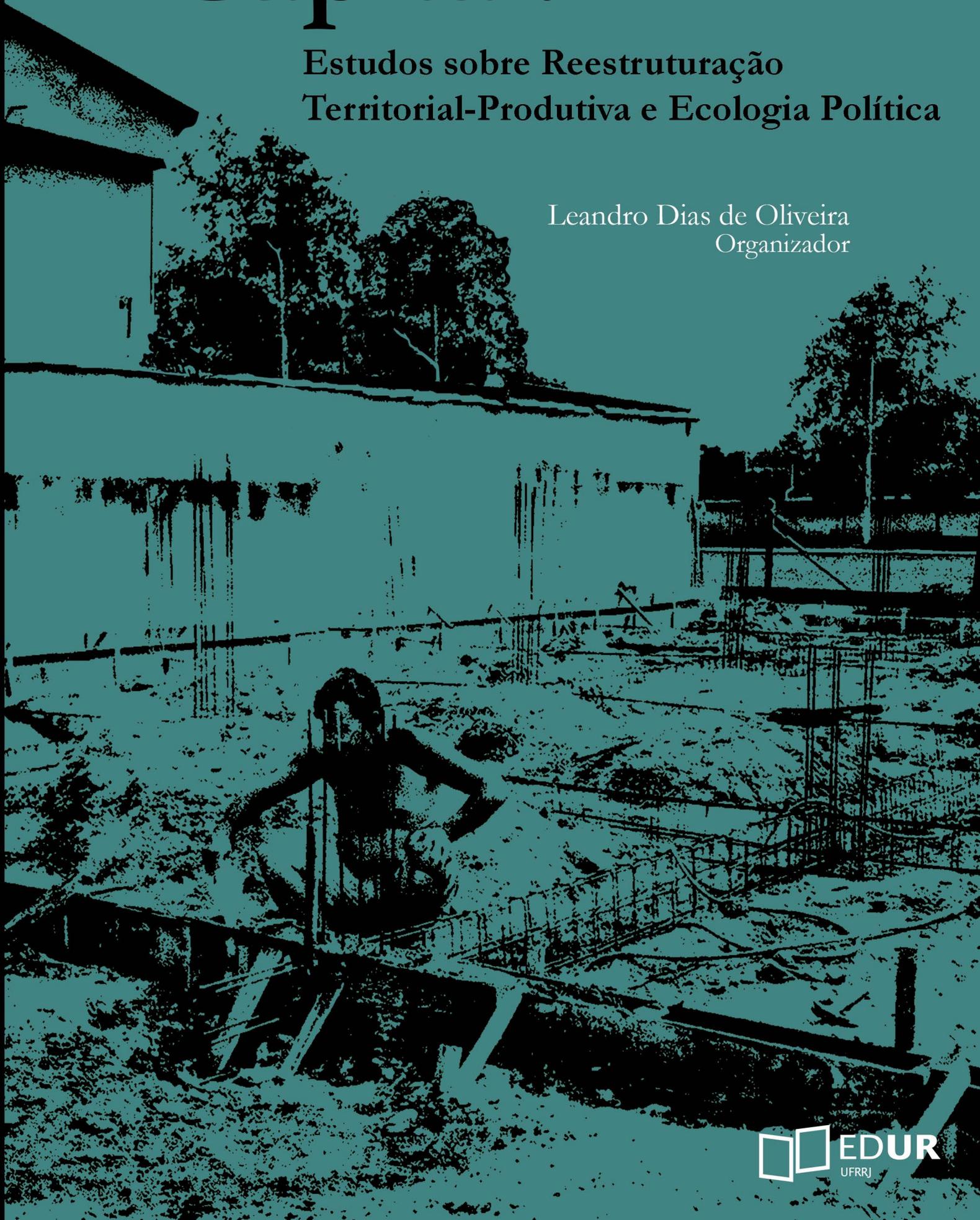


Geografias do **Capital:**

Estudos sobre Reestruturação
Territorial-Produtiva e Ecologia Política

Leandro Dias de Oliveira
Organizador



Geografias do **Capital:**

Estudos sobre Reestruturação
Territorial-Produtiva e Ecologia Política



UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO

Reitor

Roberto de Souza Rodrigues

Vice-Reitor

César Augusto Da Ros

Pró-Reitor de Pesquisa e Pós-Graduação

José Luis Fernando Luque Alejos

Pró-Reitor Adjunto de Pesquisa e Pós-Graduação

Leandro Dias de Oliveira



EDITORA DA UNIVERSIDADE FEDERAL
RURAL DO RIO DE JANEIRO

Conselho Editorial

Rodrigo de Sousa Gonçalves (Coordenador)

Aparecida Maria Abranches

Cláudia Bezerra da Silva

Fabiane Frota da Rocha Morgado

Fábio Koifman

Karina Yoshie Martins Kato

Kelly Maia Cordeiro

Márcio Rufino Silva

Marisa Fernandes Mendes

Coordenação Administrativa

Wallace Lucas Magalhães

Vice-Coordenação Administrativa

Mariangela de Campos Dias

Todos os direitos desta edição reservados à Editora da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro. É proibida a duplicação ou reprodução deste volume, ou de parte do mesmo, sob quaisquer meios, sem autorização expressa da Editora.

Projeto, diagramação e capa

Dandara do Porto Pereira

Revisão

Elaine Mírian Mendes Veloso

Leitura de prova

Wallace Lucas Magalhães

Ficha catalográfica elaborada por
Carolina Cristina Alves Martins
Bibliotecária CRB-7 7177

G342

Geografias do capital: estudos sobre Reestruturação Territorial-Produtiva e Ecologia Política [recurso eletrônico] / Leandro Dias de Oliveira (Organizador). — Dados eletrônicos (1 arquivo : 3210 kb). — Seropédica, RJ: EDUR, 2024.

185 p. : il. color.

E-book

Modo de acesso: Internet

Formato do arquivo: PDF

Inclui bibliografias

ISBN 978-65-86859-50-8 (e-book)

1. Rio de Janeiro – Condições econômicas. 2. Geografia econômica. 3. Desenvolvimento econômico – Aspectos ambientais – Rio de Janeiro. 4. Desenvolvimento econômico – Aspectos políticos – Rio de Janeiro. 5. Ecologia política – Rio de Janeiro. I. Oliveira, Leandro Dias de.

CDD 338.98153

EDUR

Editora da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro

BR 465, Km. 7, Seropédica – RJ - CEP: 23.897-000

Telefone: (21) 2681-4711

Site: <https://editora.ufrj.br/>

E-mail: edur@ufrj.br



**Associação Brasileira
das Editoras Universitárias**

Leandro Dias de Oliveira
(Organizador)

**Geografias do Capital:
Estudos sobre Reestruturação Territorial-Produtiva
e Ecologia Política**



EDITORA DA UNIVERSIDADE RURAL
Seropédica/RJ, 2024

Pois transbordando de flores
A calma dos lagos zangou-se
A rosa dos ventos danou-se
O leito do rio fartou-se
E inundou de água doce
A amargura do mar

(Chico Buarque)

Agradecimentos

Este livro é fruto de um esforço coletivo que envolve, evidentemente, muitas pessoas queridas. Somos gratos por todo o apoio recebido: de amigos, familiares, colegas, equipes. Não há dúvidas de que os docentes, discentes e técnicos administrativos do Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGGEO-UFRRJ) e do Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar em Humanidades Digitais (PPGIHD-UFRRJ) merecem destaque. Nesse sentido, o apoio do coordenador do PPGGEO-UFRRJ, Prof. Dr. André Santos da Rocha, foi fundamental para que este livro pudesse ser publicado.

Geografias do Capital: Estudos sobre Reestruturação Territorial-Produtiva e Ecologia Política recebeu, para sua publicação, subsídios do Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGGEO-UFRRJ), por meio da mobilização de recursos do Programa de Apoio à Pós-Graduação (PROAP) da Fundação Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), e também do projeto “*Inovação, Redes Técnicas e Políticas Públicas: uma agenda de investigação para o desenvolvimento social e produtivo do estado do Rio de Janeiro*”, agraciado pelo Programa de Apoio a Projetos Temáticos no Estado do Rio de Janeiro, FAPERJ, 2022, sob coordenação dos professores Floriano de Oliveira (UERJ-FFP e PPFH-UERJ) e Regina Helena Tunes (UERJ), parceiros de pesquisa e referências importantes para todas as investigações em curso.

Somos gratos à Elaine Mírian Mendes Veloso, pela revisão ortográfico-textual dos textos do livro; à Dandara do Porto Pereira, pela editoração, diagramação e pela belíssima capa; ao Wallace Lucas Magalhães, coordenador da Editora da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro – EDUR, em nome de toda a equipe competente e dedicada da editora e do seu Conselho Editorial, pelo importante e criterioso trabalho realizado cotidianamente na UFRRJ.

Agradecemos aos professores do Departamento de Geografia, do Instituto de Geociências da UFRRJ, em especial aos docentes André Santos da Rocha, Guilherme Ribeiro e Pablo Ibañez (e seus orientandos), do Laboratório de Geografia Econômica, Política e Planejamento (LAGEP-UFRRJ), do qual somos integrantes; e Andrews Lucena, Gustavo Mota, Heitor Farias, Karine Vargas e Tiago Marino, do Laboratório Integrado de Geografia Física Aplicada (LIGA-UFRRJ). Os aprendizados em aulas, bancas e conversas informais com os professores Lirian Melchior, Marcio Rufino e Maurilio Botelho foram muito importantes para os resultados aqui apresentados.

Da mesma maneira, este livro é resultado de diversos projetos de pesquisa que permitiram a produção deste material. Agradecemos ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), por intermédio da Bolsa de Produtividade em Pesquisa (PQ-2), e à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro (FAPERJ), por meio da bolsa Jovem Cientista do Nosso Estado (JCNE), que fomentaram o projeto “*Ecologia política, reestruturação territorial-produtiva e desenvolvimento sustentável nas periferias metropolitanas*”. Também agradecemos a essas agências pelas inúmeras bolsas de iniciação científica (PIBIC-CNPq e IC-FAPERJ) e de mestrado com as quais fomos contemplados. O apoio da FAPERJ para a realização do projeto “*Geografia Econômica e Rota Cervejeira do Rio de Janeiro: Um estudo sobre reestruturação territorial-produtiva e desenvolvimento regional*”, agraciado com auxílio financeiro (APQ1-Auxílio à Pesquisa), foi também essencial para o trabalho aqui desenvolvido.

Agradecemos as trocas de conhecimento com os participantes de outras instituições nas bancas dos trabalhos desenvolvidos por este grupo no PPGGEO e PPGIHD-UFRRJ: nossa gratidão aos professores Alexandre Queiroz (UFC), Ana Paula Poll (UFF-Volta Re-

donda), Ciro Marques Reis (UERJ), Denis Castilho (UFG), Helena Pina (U.PORTO), John Dairo Zapata Ochoa (Universidad de Antioquia), Leandro Bruno (UFF-Campos), Leda Buonfiglio (UFF), Marcio Cataia (Unicamp), Marcos Silvestre Gomes (UFTM), Mariana Traldi (IFSP), Miguel Angelo Ribeiro (UERJ) e William Ribeiro (UFRJ). A sempre presente Arlete Moysés Rodrigues (Unicamp) e o saudoso Gilmar Mascarenhas (UERJ), que esteve em palestras, banca e projetos, são merecedores de eternos agradecimentos.

A participação em eventos e projetos da Rede Latino-americana de Investigadores em Espaço e Economia (ReLAEE) permitiu ampliar nossas redes de diálogo com interlocuções nacionais e internacionais. Os nossos laços de pesquisa com a Universidade do Porto (Portugal), desenvolvendo o projeto *“Reestruturação Espacial e Desenvolvimento Regional: Um estudo comparativo entre a Região Norte de Portugal e o Estado do Rio de Janeiro”*, em cogestão com a professora Helena Pina; com a Universidade de Antioquia (Colômbia), por intermédio do projeto *“Geografía, Medio Ambiente y Ecología Política: Investigaciones desde Brasil y Colombia”*, em cogestão com o professor John Dairo Zapata Ochoa; e com a Konstantin Preslavsky University of Shumen (Bulgária), por meio do projeto intitulado *“Economic Geography and Tourist Activity: Analysis from Shumen (Bulgaria) and Rio de Janeiro (Brazil)”*, em cogestão com o professor Milen Penerliev, têm sido muito importantes para o amadurecimento das investigações realizadas. A parceria do Departamento de Geografia (IGEO-UFRRJ) com o professor Mukunda Mishra, da Dr. Meghnad Saha College – Universidade de Gour Banga (Bengala Ocidental, Índia) tem aberto as portas para publicações de alto nível, reverberando as pesquisas desenvolvidas por nossa equipe. O aceite do desenvolvimento do projeto *“Political ecology of peripheral industrialization”* junto à *International Political Ecology Network* (POLLEN) também merece nossa gratidão.

Por fim, nosso agradecimento muito especial à Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, destacando o papel dos seus gestores, docentes, discentes, técnicos administrativos e demais trabalhadores, pois não somente permitiu, abrigou, fomentou e divulgou as nossas investigações e resultados, como foi o espaço que permitiu a aproximação – inicialmente de pesquisa, agora de amizade – entre todos os autores do livro. Muitíssimo obrigado.

Sumário

PREFÁCIO11

Roberto de Souza Rodrigues, reitor da UFRRJ

APRESENTAÇÃO.....14

Regina Tunes, professora do PPGEU-UERJ

INTRODUÇÃO

As Geografias do Capital sob o olhar das periferia.....19

Leandro Dias de Oliveira

PARTE I – Reestruturação Produtiva e Dinâmicas Territoriais.....28

CAPÍTULO 1

“A Cidade do Porto”: Itaguaí (RJ) como polo indutor logístico-produtivo.....29

Guilherme Mapelli Chagas

CAPÍTULO 2

Compressão espaço-tempo, inteligência artificial e o controle logístico-urbano: uma interpretação a partir do iFood.....48

Pedro Henrique Faleiro Beça Silva

CAPÍTULO 3

Reestruturação produtiva, território de vendas e o papel das mulheres na empresa de cosméticos Avon, do Grupo Natura & Co.....57

Gabriella Rodrigues de Sousa

CAPÍTULO 4

“Das chaminés ao Feirão de Malhas”: um panorama sobre as mudanças econômicas do município de Duque de Caxias-RJ.....67

André Luiz Teodoro Rodrigues

CAPÍTULO 5

Volta Redonda (RJ)-CSN: uma breve análise do modelo brasileiro cidade-empresa.....77

Fábio Rossi

CAPÍTULO 6

Crise, desenvolvimento e território: reflexões sobre o Extremo Oeste Metropolitano Fluminense.....87

Leandro Dias de Oliveira, André Luiz Nascimento Germano e Miguel Alexandre do Espírito Santo Pinho

CAPÍTULO 7

Reestruturação territorial-produtiva e resistências: a luta por justiça territorial, reflexões sobre Japeri e proposição de uma agenda de pesquisa.....101

Victor Tinoco

PARTE II – Geografia Econômica e Meio Ambiente.....113

CAPÍTULO 8

A Geografia dos Resorts: da experiência turística à exotização dos lugares.....114

Raiza Carolina Diniz Silva

CAPÍTULO 9

Da lama ao caos: Ternium CSA em Santa Cruz, Rio de Janeiro.....127

André Luiz do Nascimento Germano

CAPÍTULO 10

A gestão da Floresta da Cicuta: tensionamentos e estratégias para o meio ambiente.....140

Anderson Almeida da Silva

CAPÍTULO 11

Proteção ambiental e financeirização do meio ambiente: o caso da Coalizão LEAF (Lowering Emissions by Accelerating Forest Finance Coalition).....150

Carolina Rosf Peroni Fernandes

CAPÍTULO 12

Desenvolvimento industrial e impactos ambientais: um estudo sobre a BRF Seropédica (RJ).....160

Suênia Braga Lucas Suplino de Souza

CAPÍTULO 13

A produção de cerveja e o meio ambiente: análise a partir da realidade da Rota Turística e Cervejeira do Estado do Rio de Janeiro (Brasil).....172

Leandro Dias de Oliveira, Erick Ribeiro Magalhães Portes, Bruna Soloina Monteiro Machado e Beatriz do Nascimento Sant'Anna

SOBRE OS AUTORES.....179

ÍNDICE DE FIGURAS.....183

ÍNDICE DE TABELAS.....183

ÍNDICE DE GRÁFICOS.....183

ÍNDICE DE MAPAS.....183

Prefácio

Roberto de Souza Rodrigues
Doutor em Economia, Reitor da UFRRJ

A localização espacial do desenvolvimento econômico, principalmente de áreas inicialmente rurais, com empregos e setores de atividade de baixa produtividade, deixa claro o papel de um agente transformador da geografia, da economia e da sociedade de um modo geral: o Estado. E isso nós vamos compreender ao longo deste livro. O capítulo inaugural, por exemplo, nos mostra uma “Cidade do Porto”, margeada pelo Atlântico, ao contrário da Portus Cale do além-mar, que está aquém de ser a gênese de um país, pois reflete o estigma do atraso a ser superado pelo Estado desenvolvimentista que impulsiona o investimento privado.

É comum para economias periféricas ou para as periferias dessas economias pegarem carona ou serem influenciadas pelas revoluções tecnológicas que surgem nas principais economias. Contudo, a forma como se inserem nesses mercados e como são aproveitadas por essas mudanças diferem o centro da periferia. Um exemplo disso é como os países ou as regiões lidam com os efeitos da difusão da Inteligência Artificial e avanços na internet. Se os países centrais são os desenvolvedores das principais empresas da chamada Economia Colaborativa, nas periferias em geral e na “borda metropolitana do Rio de Janeiro” em particular, assistimos a um número crescente de trabalhadores da *Gig Economy*, cujas relações empresa/trabalhador e empresa/cliente respeitam a máxima de que “tempo é dinheiro”.

De todo modo, o que se estabelece nas relações entre patrão/empregado ou entre empresas e seus “colaboradores”? O produto desejado: se não é necessário, é desejado! E não há desejo maior do que aquele que se refere à própria aparência, à imagem que projetamos de nós mesmos. Tal qual Hamlet, buscamos examinar o *trade-off* Vida e Morte. Nessa direção, o mercado de produtos femininos leva à criação e à incorporação de empresas que seguem exclusivamente a mesma lógica: o lucro. Assim, a busca pelo lucro orienta e reorganiza espacialmente as relações empresa/trabalho, empresa/cliente. Os movimentos ocorrem em mão dupla: do centro para a periferia, da periferia para o centro.

A reboque desses movimentos macro, jogar luz ao desenvolvimento industrial em uma determinada região pode revelar as mazelas relacionadas a um crescimento apenas orientado pelo lucro ou de modo desordenado, incapaz de absorver toda a mão de obra local ou de retribuir os ganhos econômicos no processo produtivo. A Baixada Fluminense revela municípios com esse perfil. A estrutura produtiva que se estabelece evidencia direitos sociais e econômicos tolhidos. Do contrário, a ocupação econômica espacial de uma cidade a partir da atuação de um Estado-Empresário advém, em algum momento no tempo e no espaço, do pensamento entre os *policymakers* de que esse papel é fundamental ao desenvolvimento territorial. Ocorre que, se de um lado, as empresas privadas são orientadas por lucro, a política econômica carrega em si interpretações teórico-ideológicas, cujas “mudanças dos ventos” podem significar revezes profundos nas regiões de influência do Estado-Empresário.

Isso ocorreu (e ainda ocorre) no Brasil: se nos anos 1950 ou 1970 havia a concepção do Estado indutor do desenvolvimento econômico (e isso modificou a estrutura produtiva de diversas regiões brasileiras), nos anos 1980 em diante, o pensamento alterou-se a partir de recomendações externas e de interpretações sobre a crise da dívida daquela década. O resultado foi uma reorientação na forma de pensar o setor público, da qual a principal

expressão está no abandono da percepção de um Estado produtor. As consequências dessas mudanças foram sentidas pelas cidades que, outrora, constituíram o seio do Estado desenvolvimentista.

Esses problemas são amplificados, principalmente no Rio de Janeiro. Ao se deixar de ser a sede política do país, a capital passa a viver de espasmos econômicos, mas ainda com garantias de emprego e renda à medida que as sedes administrativas de empresas e organismos estatais permanecem em seu território. Nas últimas décadas, a tentativa de recuperar o brilho e o protagonismo econômico levou a políticas pontuais de recuperação econômica da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Todavia, nesse novo cenário de interpretação de participação mínima do Estado, associado a crises econômicas e fiscais da região, toda tentativa pareceu ação isolada de reanimação de uma economia há muito tempo na UTI. Nesse contexto, no início dos anos 2000, o “Extremo Oeste Metropolitano” foi favorecido por políticas industriais que buscavam alternativas regionais para uma nova indústria.

Ainda assim, retumba a reflexão: o que o desenvolvimento pode significar para as populações afetadas? Como situar a população geográfico-periférica e o meio ambiente nos resultados do crescimento econômico? As desigualdades de renda e emprego, assim como a desigualdade de acesso aos direitos sociais dessas populações em relação à própria periferia e aos centros urbanos mais desenvolvidos, devem provocar dois movimentos: um do próprio Estado, na sua função de garantir renda básica e distribuição menos desigual da renda; e outro da própria população que se vê impelida a se organizar para criar agendas que coloquem na pauta a busca pela igualdade de direito e de renda. Todo movimento econômico que comprime a renda, os direitos e o acesso ao consumo de bens provoca um movimento popular reivindicatório de justiça social e espacial.

Nesse contexto, o meio ambiente é transformado e, ao mesmo tempo, torna-se objeto econômico-financeiro pelo modo de produção capitalista nas regiões periféricas. Nessa direção, acaba por desempenhar um duplo papel: ou é explorado economicamente a partir da ideia (às vezes dúbia) da proteção ambiental e da exploração das belezas naturais como alternativa de lazer; ou é impactado por externalidades oriundas da produção desenfreada e poluidora resultante do desenvolvimento industrial. Na relação privado/meio ambiente, faz-se necessária a intervenção do Estado com políticas ambientais.

Outrossim, entender o Rio de Janeiro além da visão da Economia Política e da Geografia Econômica se faz necessário. Incorporar novas formas de interpretação, gerar novos conceitos e transformar outros para que a ciência consiga trazer essa luz é uma questão de urgência. A configuração em que o Rio de Janeiro se encontra hoje requer esforços diversos de interpretação e proposição de políticas públicas para que possamos avançar em uma sociedade mais justa. Associado a isso, a correlação dessas forças, o desenvolvimento dispar, seus efeitos na relação com o meio ambiente e seus impactos positivos e negativos precisam ser estudados e entendidos.

Dessa forma, este livro nos ajuda a pensar caminhos que possam contribuir com o debate político e de política pública para o Rio de Janeiro. O livro *Geografias do Capital: Estudos sobre Reestruturação Territorial-Produtiva e Ecologia Política*, organizado pelo professor Leandro Dias de Oliveira a partir dos trabalhos feitos sob sua orientação no curso de pós-graduação da UFRRJ, colabora significativamente para esse debate. O livro se debruça sobre as questões aqui levantadas e se propõe a dialogar com interpretações que circulam entre Economia Política, Geografia Econômica e Ecologia Política. Traz à luz interpretações novas, mas consistentes com o entendimento de periferia e além da periferia correlata ao desenvolvimento da metrópole. Entender e separar esse comportamento, não só como uma relação territorial mas também de forças de aglomeração social e do impacto ambiental, traz

ao livro singularidade peculiar, capaz de aguçar novos debates e proposições para que ações de políticas públicas possam ser interpeladas e adotadas nessas regiões e em conjunto para todo o Estado.

Por fim, a Rosa dos Ventos é comumente utilizada para representar a orientação espacial por meio de seus pontos cardeais e subcolaterais. Pensar a importância socioeconômica da “borda metropolitana do Rio de Janeiro” e se debruçar sobre como ela se insere no contexto histórico de um país periférico que esporadicamente tem no Estado o principal suspiro e motor para o crescimento econômico é um movimento audacioso de aguilhoar a “gente que deu o hábito de caminhar pelas trevas [...] de tirar leite das pedras de ver o tempo correr” (Chico Buarque, Rosa dos Ventos). Seria a epígrafe dessa obra um indicativo do que vamos encontrar ao longo dos capítulos? Acredito que os leitores serão provocados a pensar como o Estado, inclusive na figura da Universidade Pública, é fundamental para desenvolver e reduzir as desigualdades econômicas de uma região. Não há economia sem moeda, assim como não há desenvolvimento e prosperidade sem Estado.

A ousadia de traçar um novo conjunto de atores analíticos e interpretar o Rio de Janeiro com um olhar da periferia da periferia e ainda discutir o conceito dessa periferia torna o livro organizado pelo professor Leandro singular. Estudar, entender, propor e pautar políticas que possam construir um Estado mais justo é um dos grandes desafios hoje para os acadêmicos de nossas instituições de pesquisa e este livro se debruça sobre esse desafio, contribuindo significativamente para o avanço da ciência. Tenho certeza de que todas as pessoas que têm interesse no debate sobre o desenvolvimento de nosso Estado terão a leitura deste livro como obrigatória.

Apresentação

Regina Tunes

Doutora em Geografia, professora do PPGeo/UERJ

O livro *“Geografias do Capital – Estudo sobre Reestruturação Territorial-Produtiva e Ecologia Política”*, organizado pelo geógrafo pesquisador Leandro Dias de Oliveira, nos brinda com uma análise contemporânea e territorializada da dinâmica econômica e ambiental fluminense, com base em diversas pesquisas desenvolvidas, coordenadas pelo organizador da coletânea, no Laboratório de Geografia Econômica, Política e Planejamento do Instituto de Geociências da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro.

Esse conjunto de pesquisas busca desvendar o novo na relação entre território e capital, seja do ponto de vista da produção, da circulação, da troca e do consumo, com enfoques multidimensionais que envolvem o capital industrial, o financeiro, o mercantil, o turístico, o da dinâmica logístico-portuária, entre diversas outras formas que envolvem imbricações desses capitais.

Os 13 capítulos que compõem a obra analisam, a partir de uma perspectiva territorial, a dinâmica produtiva do estado do Rio de Janeiro sob o olhar das periferias. É preciso destacar que “periferias”, na discussão proposta pelo livro, é uma categoria geográfica que evidencia tanto a multiplicidade e heterogeneidade da imbricação entre a produção do espaço e as dinâmicas econômicas e ambientais territorializadas nesse contexto territorial, quanto guarda um sentido político e epistemológico.

Nesse último aspecto, é importante destacar que não se trata de uma análise calcada no modelo dual centro-periferia, consagrado nos estudos de Geografia Urbana a partir da perspectiva christaliana. Em vez disso, foca na categoria “periferias”, que revela uma dada situação geográfica em sentido múltiplo. Esse conceito, sintetizado por Maria Laura da Silveira (1999, p. 2), indica que “a situação decorreria de um conjunto de forças, isto é, um conjunto de eventos geografizados, porque tornados materialidade e norma. Muda, paralelamente, o valor dos lugares porque muda a situação, criando uma nova geografia”.

As novas geografias apresentadas pela obra se estruturam em dois eixos analíticos centrais: os estudos de reestruturação produtiva e dinâmicas territoriais, e as investigações acerca da relação entre Geografia Econômica e meio ambiente. A obra também contém uma excelente introdução, de autoria de Leandro Dias de Oliveira, que situa do ponto de vista teórico-metodológico a discussão proposta, esclarecendo que o intuito do livro foi compreender o processo de industrialização das bordas metropolitanas do Rio de Janeiro. Esse processo articula ações produtivas e territoriais e (re)produz uma reestruturação territorial-produtiva (Oliveira, 2015).

Podemos afirmar que o conceito de reestruturação territorial-produtiva, termo cunhado pelo organizador a partir do olhar das periferias metropolitanas fluminenses, permeia boa parte dos capítulos do livro e é, de fato, fundamental de ser analisado na contemporaneidade para desvendar a relação entre o desenvolvimento de atividades econômicas e o processo social de produção do espaço.

A primeira parte do livro, intitulada “Reestruturação Produtiva e Dinâmicas Territoriais”, possui sete textos que abordam diferentes dimensões da dinâmica econômica e produtiva das periferias metropolitanas fluminenses. O primeiro texto, de autoria de Guilherme Mapelli Chagas, analisa a dinâmica portuária do município de Itaguaí que, apesar de existir como embarcadouro desde a década de 1980, foi a partir de 2006, no contexto das

políticas do novo desenvolvimentismo (Mercadante, 2010), que a região passou a ter maior dinamismo logístico e produtivo com a ampliação e modernização das instalações portuárias. Ainda assim, como é próprio de modernizações excludentes, tais avanços não significaram, como mostra o autor do texto, transformações significativas no desenvolvimento local.

O segundo texto, de autoria de Pedro Henrique Faleiro Beça Silva, que tem como título “Compressão espaço-tempo, inteligência artificial e o controle logístico-urbano: uma interpretação a partir do iFood”, parte de uma reflexão de David Harvey (1989) sobre a tendência da compressão da relação espaço e tempo a partir do avanço da inteligência artificial no oferecimento de serviços urbanos, como a entrega de refeições realizada pela empresa brasileira iFood. O que o autor mostra é que a empresa, no contexto da plataformização e com base no uso de inteligência artificial, cria uma logística de entrega que faz um uso corporativo do território (Santos; Silveira, 2001), o que corrobora para o acirramento da centralização e concentração do capital mercantil nas cidades.

Em seguida, Gabriela Rodrigues de Sousa analisa outra grande empresa, a Avon, de origem norte-americana e pertencente ao setor de cosméticos, recentemente adquirida pelo grupo Natura. Em seu texto, intitulado “Reestruturação produtiva, território de vendas e o papel das mulheres na empresa de cosméticos Avon, do Grupo Natura & Co”, a autora faz uma análise histórica da criação e das operações comerciais da Avon, destacando, em especial, a atuação protagonista das mulheres. O texto contextualiza também a recente aquisição das operações internacionais da Avon pelo grupo brasileiro Natura & Co.

O quarto texto, “Das chaminés ao Feirão de Malhas: um panorama sobre as mudanças econômicas do município de Duque de Caxias-RJ”, de autoria de André Luiz Teodoro Rodrigues, analisa a sucessão de ciclos econômicos do município da Baixada Fluminense, evidenciando o quanto a cidade mantém, desde o auge do processo de industrialização até os dias atuais, uma forte dinâmica econômica e comercial, porém com uma marcante desconexão entre a prosperidade econômica e o desenvolvimento social. Segundo o autor, a cidade é uma amostra do que Francisco de Oliveira (2003) denominou de “ornitorrinco”, em alusão ao subdesenvolvimento brasileiro.

“Volta Redonda (RJ)-CSN: uma breve análise do modelo brasileiro cidade-empresa”, de autoria de Fábio Rossi, reconstitui brevemente o contexto de instalação da gigante siderúrgica no Vale do Paraíba Fluminense, destacando o contexto das importantes lutas trabalhistas dos anos 1980. Analisa também o modelo cidade-empresa de Volta Redonda e o momento da privatização da CSN, o que gerou uma severa crise econômica e social na cidade a partir da década de 1990.

De autoria compartilhada entre Leandro Dias de Oliveira, André Luiz Nascimento Germano e Miguel Alexandre do Espírito Santo Pinho, o sexto texto, “Crise, desenvolvimento e território: reflexões sobre o Extremo Oeste Metropolitano Fluminense”, analisa o novo impulso de crescimento industrial da região do Extremo Oeste Metropolitano (Oliveira; Oliveira, 2020), formada pelos municípios de Itaguaí, Seropédica, Paracambi, Japeri e Queimados. Os autores evidenciam que, apesar do momento positivo do ponto de vista da instalação de novas plantas industriais, além da modernização das infraestruturas de circulação, o desenvolvimento social e urbano da região, visto a partir do território, continua sendo um desafio para o planejamento urbano e regional nas próximas décadas.

O último texto da primeira parte, “Reestruturação territorial-produtiva e resistências: a luta por justiça territorial, reflexões sobre Japeri e proposição de uma agenda de pesquisa”, de autoria de Victor Tinoco, analisa os movimentos de resistência protagonizados por dois principais grupos, a Federação das Associações de Moradores Urbanos e Rurais de Japeri e o MOBILIZA JAPERI, que articulam ações de justiça territorial que denunciam e buscam alternativas a partir da constatação da produção desigual do espaço urbano.

A segunda parte do livro é composta por seis textos reunidos sob o título de “Geografia Econômica e Meio Ambiente”. O primeiro texto dessa parte e oitavo capítulo do livro, “A Geografia dos resorts: da experiência turística à exotização dos lugares”, de autoria de Raiza Carolina Diniz Silva, faz uma reflexão sobre a atividade turística no contexto da reestruturação produtiva e transformações do mundo do trabalho. Isso significa que, segundo a autora, é necessário reconhecer que tanto o lazer como o turismo não podem ser entendidos separadamente da lógica da (re)produção do capital e que os resorts, como uma infraestrutura turística por excelência, evidenciam a importância da análise geográfica da atividade turística.

O nono texto da coletânea, de autoria de André Luiz do Nascimento Germano, analisa a instalação da Ternium CSA no distrito industrial de Santa Cruz, na Zona Oeste do município do Rio de Janeiro. O título do texto “Da lama ao caos: Ternium CSA em Santa Cruz, Rio de Janeiro” já nos dá uma ideia da abordagem de matriz crítica desenvolvida pelo autor, que analisa esse caso como revelador das contradições e limites das políticas do novo desenvolvimentismo (Mercadante, 2010), assim como os impactos sociais e ambientais causados pela instalação da empresa na região.

O texto “A gestão da Floresta da Cicuta: tensionamentos e estratégias para o meio ambiente”, de Anderson Almeida da Silva, analisa as tensões e conflitos na gestão ambiental de uma área remanescente de Mata Atlântica, localizada entre as cidades de Volta Redonda e Barra Mansa, de propriedade da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN). O autor destaca a rica biodiversidade e a importância do remanescente como uma área de refúgio silvestre, além das questões que envolvem educação ambiental nessa área, em contraponto aos interesses mercadológicos que articulam uma narrativa da indústria e do *marketing* verde pelo grupo econômico proprietário da área.

De autoria de Carolina Rosf Peroni Fernandes, o Capítulo 11 da coletânea, intitulado “Proteção ambiental e financeirização do meio ambiente: o caso da Coalizão LEAF (*Lowering Emissions by Accelerating Forest Finance Coalition*)” analisa a iniciativa citada no título do texto como parte das soluções empreendidas pela comunidade internacional no enfrentamento a questões ambientais globais, em especial, às mudanças climáticas, por meio de um novo fundo de financiamento de projetos e proteção florestal. A autora evidencia que a análise dessa iniciativa precisa ser entendida no contexto, de um lado, da financeirização da natureza e, de outro, pela constituição de uma faceta da divisão internacional do trabalho que envolve grandes empresas globais e países do Sul e Norte global.

O décimo segundo texto da obra, de autoria de Suênia Braga Lucas Suplino de Souza, intitulado “Desenvolvimento Industrial e impactos ambientais: um estudo sobre a BRF Seropédica (RJ)” analisa a recente instalação da empresa citada no título no Distrito Industrial de Seropédica como uma evidência do processo de reestruturação territorial-produtiva da região (Oliveira, 2017). A autora ressalta os impactos ambientais relacionados à instalação dessa planta industrial, incluindo a supressão de vegetação, o abastecimento hídrico, a poluição das águas e do solo a partir dos efluentes líquidos, as emissões atmosféricas e a poluição atmosférica.

O último texto, “A produção de cerveja e o meio ambiente: análise a partir da realidade da Rota Turística e Cervejeira do estado do Rio de Janeiro (Brasil)”, de autoria de Leandro Dias de Oliveira, Erick Ribeiro Magalhães Portes, Bruna Soloina Monteiro Machado e Beatriz do Nascimento Sant’Anna, analisa as ações ambientais lideradas por cervejarias que compõem a Rota Turística e Cervejeira do Rio de Janeiro. Fazem parte dessa rota distintas cervejarias, desde a gigante AMBEV a pequenas artesanais, localizadas nos municípios de Petrópolis, Teresópolis, Nova Friburgo, Guapimirim e Cachoeiras do Macacu. Os distintos

portes, em paralelo a circuitos e mercados de comercialização diferentes do produto, são centrais para a compreensão das discrepantes estratégias ambientais promovidas por essas empresas.

Enfim, esse breve texto de apresentação teve o objetivo de evidenciar a atualidade e relevância da coletânea que ora se apresenta aos pesquisadores e pesquisadoras que estão debruçados sobre questões que envolvem a dinâmica econômica e o processo social de produção do espaço. Também é um convite à leitura dos capítulos e da obra completa, que certamente contribuirá ainda mais para as reflexões e investigações dos diversos campos, das Geografias ao Planejamento Urbano e Regional, assim como as áreas correlatas e multidisciplinares que têm nas problemáticas do urbano a preocupação central das pesquisas.

Referências

HARVEY, David. **Condição pós-moderna:** uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Loyola, 1989.

MERCADANTE, Aloizio. **As bases do novo desenvolvimentismo:** análise do governo Lula. 2010. Tese (Doutorado em Economia) – Instituto de Economia, UNICAMP, Campinas, 2010.

OLIVEIRA, Floriano Godinho de; OLIVEIRA, Leandro Dias de. Espaço metropolitano, regionalização da economia e reestruturação produtiva no estado do Rio de Janeiro, Brasil. **Cuyonomics**, Investigaciones em Economía Regional, v. 4, n. 5, p. 36-65, 2020.

OLIVEIRA, Francisco de. **Crítica a razão dualista** -o ornitorrinco. São Paulo: Boitempo, 2003.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. A emersão da região logístico-industrial do extremo Oeste Metropolitano Fluminense: reflexões sobre o processo contemporâneo de reestruturação territorial-produtiva. **Revista Espaço e Economia**, ano IV, n. 7, 2015.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil:** território e sociedade no início do século XX. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SILVEIRA, Maria Laura. Uma situação geográfica: do método à metodologia. **Revista Território**, ano IV, n. 6, jan./jun., 1999.

Introdução

As Geografias do Capital sob o olhar das periferias

Leandro Dias de Oliveira

Em junho de 2010, no início da atuação como professor de Geografia Econômica do Departamento de Geociências¹ na Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, logo foi possível observar mudanças na paisagem na cidade de Seropédica e nos demais municípios do entorno imediato. Em uma cidade universitária como Seropédica – que antes era muito menos movimentada e povoada –, o impacto do Programa de Apoio a Planos de Reestruturação e Expansão das Universidades Federais (Reuni), instituído pelo governo federal do Brasil em 2007, por meio do Decreto n. 6. 096, aumentou consistentemente o número de professores, técnicos administrativos e alunos da UFRRJ circulando em suas ruas. Mas, mesmo com esse acréscimo econômico-populacional, os indicadores permaneceram indicando fragilidades sociais em áreas como saúde, educação, saneamento básico e mobilidade (Oliveira *et al.*, 2014; Oliveira *et al.*, 2022; Rocha; Barros; Oliveira, 2015).

Entretanto, causava interesse a repercussão da chegada de novos empreendimentos industriais na cidade. Seropédica passava por uma “revolução industrial” segundo os informativos locais (Calderini, 2015), acompanhando o novo desenvolvimentismo (Mercadante, 2010; Sader, 2013) adotado pelos governos nacionais do Partido dos Trabalhadores². Assim, novas fábricas se instalavam nas cidades dessa borda metropolitana do Rio de Janeiro, usando como trunfo territorial especialmente a questão logística (Oliveira, 2015, 2016, 2018, 2020), e as recentes modificações eram frutos de novos investimentos e do incremento de antigas bases produtivas (Floriano Oliveira, 2008; Silva, 2012; Sobral, 2013).

Tratava-se de um modelo de industrialização diferente do que um filho de um carpinteiro naval dos estaleiros de Niterói estava acostumado a observar³. Se eu não conseguia ver as novas unidades industriais nos caminhos percorridos (BR-116, BR-465 e as próprias ruas próximas ao centro), também não enxergava o movimento intenso de operários, com fardamentos típicos, pela cidade. Essas unidades, saberia depois, mesclavam o tradicional e o moderno, com traços atinentes ao estilo fordista e ao modelo flexível de produção (Harvey, 2006 [1989]; Hoogvelt, 1997) – concepções aqui livremente utilizadas, uma vez que são classificações instituídas em uma realidade muito distinta da observada nas periferias do mundo – e que repercutiam positivamente nos poderes públicos municipais como esperança de desenvolvimento. A industrialização nessa borda metropolitana, formada pelas cidades de Seropédica, Paracambi, Queimados, Japeri e Itaguaí – sempre vista de forma contígua ao Distrito Industrial de Santa Cruz, no limite da cidade do Rio de Janeiro –, tinha características peculiares que necessitavam de explicações.

Assim, era necessário construir alguns posicionamentos analíticos. Inicialmente, era importante delinear que, segundo nossa interpretação à luz da Geografia Econômica, *industrialização* é o processo socioespacial no qual o modelo produtivo-técnico-modernizante é hegemônico, o que significa não somente a criação de fábricas, mas a instalação de todo

1 Hoje, após um processo de reestruturação organizacional, o então Departamento de Geociências se tornou Instituto de Geociências (IGEO), comportando entre os seus três departamentos o de Geografia (DGG-IGEO), do qual faço parte.

2 Luís Inácio Lula da Silva, presidente da República entre 2003 e 2010 (e novamente eleito em 2022), e Dilma Rousseff, que assumiu o governo em 2011, mas em 2016 foi retirada do poder por meio de um golpe jurídico-parlamentar.

3 Na condição de filho e sobrinho de operários, o universo da fábrica incluía, nas memórias dos anos (19)80, multidões de trabalhadores em trânsito, trajas específicos e uma pequena economia de entorno, com padarias e bares movimentados nas proximidades dos estabelecimentos industriais.

o aparato fabril – galpões, silos, logística industrial – e os processos sociais correlatos – qualificação da mão de obra, mudanças no mundo do trabalho, entre outros. Com pouca empregabilidade, terceirização, trabalho verticalizado e disciplinarizado e especialmente instalado em verdadeiros *esconderijos espaciais*, com pouco contato com a urbanização, a industrialização da região prescindia de uma análise a partir da periferia, para além de categorias engessadas e formuladas nos centros do mundo.

Seropédica, Paracambi, Queimados, Japeri e Itaguaí-Santa Cruz também possuíam características diferentes da Baixada Fluminense, mais conectada à capital e especialmente polarizada pelas cidades de Nova Iguaçu e Duque de Caxias. Se Guapimirim e Magé já transacionam para maior integração com o Leste Metropolitano, Duque de Caxias, Nova Iguaçu, São João de Meriti, Nilópolis, Belford Roxo e Mesquita são cidades densamente urbanizadas, bastante populosas e com conexões imediatas com a cidade do Rio de Janeiro (Oliveira, Oliveira, 2020). Da mesma maneira, os bairros da Zona Oeste do Rio de Janeiro, como Campo Grande, Bangu ou Realengo, também não apresentavam o mesmo fenômeno industrial recentemente observado, possuindo números populacionais de verdadeiras cidades e com economias fortemente conectadas com o centro metropolitano.

Por esse motivo, sem a pretensão de compartimentar a Região Metropolitana do Rio de Janeiro e concordando com outros esforços de regionalização – a efetivação de uma leitura abrangente de Baixada Fluminense, formada por 13 cidades (Rocha, 2014), e a formulação do recorte regional do Oeste Metropolitano, agregando as cidades relacionadas, parte de Nova Iguaçu e da Zona Oeste do Rio de Janeiro (Silva, 2020; Silva, Alcantara, Oliveira, Rocha, 2020) – propusemos como objeto de estudo uma regionalização estritamente logístico-industrial: o Extremo Oeste Metropolitano Fluminense (Oliveira, 2015, 2020; Oliveira, Rocha, 2020; Oliveira, Germano, Pinho, 2021, entre outros), que passava por um processo de reestruturação territorial e produtiva.

Era, naquele momento, uma maneira de delinear a *“periferia da periferia”*, que permanecemos utilizando nas investigações mais recentes, agregando a outros polos-vetores de expansão industrial da industrialização nas bordas metropolitanas do Rio de Janeiro: além do Extremo Oeste Metropolitano Fluminense, o Leste Fluminense, a partir da criação do COMPERJ, e Duque de Caxias, a partir da REDUC e da economia industrial-logística da Rodovia BR-040. Afinal, a criação do COMPERJ, a construção do arco metropolitano, a expansão portuária de Itaguaí, a delimitação de novos distritos e condomínios industriais, a atração de empresas diversas de grandes capitais, os processos de qualificação profissional da mão de obra, tudo isso faz parte desse processo estudado.

O conceito de *periferia*, nesse sentido, também precisa ser discutido amplamente na Geografia Econômica. É preciso ir muito além do exercício de traçar transeptos em mapas e de discutir a periferia a partir de distâncias exclusivamente cartográficas. Marcar a periferia pela *distância* significa ignorar que todo lugar poderá ser *perto* para a circulação de capitais e *longe* para o trabalhador que desafia o urbano. Ademais, pensar a periferia sob o olhar das centralidades urbanas tem sido um exercício repetitivo e que pouco avança no que de fato nos interessa: *a periferia é o habitat dos periferizados!* Circulam nos polos econômico-espaciais supracitados – Extremo Oeste Metropolitano, Duque de Caxias e Leste Fluminense – robustos capitais de algumas das maiores empresas do Brasil e do mundo, facilitados pelas vias de escoamento existentes. A vantagem logística nas periferias metropolitanas é baseada justamente na velocidade oferecida pelos veios rodoviários, ferroviários e portuários, capazes de escoar rapidamente *commodities*, mercadorias e capitais sem criar quaisquer laços locais. Assim, a logística é um álibi territorial, que desarraiga a periferia de seus habitantes e suaviza as densidades socioculturais locais.

Cidade, indústria, mercado, escola, universidade há muito deixaram de ser simplificados como objetos fixos e inertes no espaço geográfico e passaram a ser entendidos como processos, movimentos, pessoas, vidas. Cidade, indústria, mercado, escola, universidade são construções sociais; são territórios, pois incluem relações de identidade, poder e cultura. Assim deve ser interpretada a *periferia*: mais que um recorte espacial – aliás, é muito difícil a constituição de uma cartografia precisa dos seus limites –, é um território marcado por relações sociais diversas, com dificuldades específicas e constituído com base em relações econômicas, sociais, políticas e culturais. A periferia é complexa, com amplos movimentos, ritmos dissonantes e marcada por constantes lutas, resistências e questionamentos.

Nesse sentido, na condição de pesquisador do conceito de desenvolvimento – certamente um desafio teórico sempre complexo e pantanoso – e particularmente dedicado às investigações da concepção de desenvolvimento sustentável (2001, 2006, 2011, 2019, entre outros), logo, o foco foi não somente observar o quanto a industrialização em curso rompe com as características rurais das cidades, mas também investigar quais seriam as medidas ambientais compensatórias do processo. Ainda que não tenha causado qualquer espanto, todas as empresas advogavam em prol da *sustentabilidade*, da *responsabilidade socioambiental* e de *práticas ambientalmente adequadas* de produção. A análise de relatórios anuais, páginas oficiais, *releases* e demais documentos institucionais tem sido um procedimento metodológico bastante profícuo para estabelecer a natureza das ações ambientais das empresas. E replantios, coleta de água da chuva, produtos ecologicamente corretos e formas de mitigação da poluição são as promessas para que o novo modelo preserve as condições ambientais da região.

É claro que nesse *intermezzo* de mais de vinte anos em que iniciamos nossas pesquisas sobre o desenvolvimento sustentável, observamos que o modelo propugnado foi progressivamente deixando de ser uma esperança sincera e inequívoca e se qualificando como mais uma bandeira ideológica. A sustentabilidade do modelo adotado nas bordas metropolitanas do Rio de Janeiro consistiu em proteger a natureza de áreas que se industrializavam, ou seja, em lugares com feições rurais e pequenas produções agrícolas de pouco lastro de impacto ecológico; portanto, bastou que a indústria emergisse para se criar a necessidade de implantar o desenvolvimento sustentável. Pode-se afirmar – sem medo do exagero – que a promoção da *sustentabilidade corporativa* é responsável pela supressão e obliteração da natureza local quanto a *natureza preservada* em áreas de proteção ambiental da região que constituiu os limites dos próprios empreendimentos, evitando assim a vizinhança imediata da população local e constituindo espaços *quartelizados*, mas com *muros verdes*⁴.

Nas periferias, onde o desenvolvimento industrial significa esperança, e a defesa das riquezas da natureza é negociável, percebe-se mais claramente o uso esquemático da sustentabilidade corporativa como estratégia de mercado globalmente projetada. *Sustentabilidade corporativa* é a adequação das empresas aos princípios do desenvolvimento sustentável, cujo objetivo é conjugar os resultados e interesses econômicos das companhias com a adoção de medidas de cuidados ambientais diversos, a partir dos preceitos contidos em documentos internacionais, como o Nosso Futuro Comum (CMMAD, 1988 [1987]), a Agenda 21 (CNUMAD, 1996 [1992]) e a Agenda 2030 (United Nations, 2015), com os 17 Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (17 ODS), mas ajustados aos princípios neoliberais e às orientações do universo da firma a serem privilegiados em relação às questões estritamente ecológico-sociais. Assim, se antes, para proteger a natureza, as unidades instaladas

4 Como já alertamos anteriormente, o advento do neoliberalismo e a industrialização das periferias metropolitanas do Rio de Janeiro não somente não romperam com o signo do usufruto da violência na política, como a aperfeiçoaram e modernizaram. Aliás, lembremos sempre que as engrenagens do neoliberalismo combinam perfeitamente com autoritarismo e violência (Harvey, 2008[2005]). A consolidação das periferias como novas fronteiras econômicas e políticas da Região Metropolitana do Rio de Janeiro permitiu que a segurança pública se transformasse em segurança patrimonial e, mediante o cenário de violência institucionalizada, todo trabalho de campo se tornou, nessa situação, uma perigosa aventura.

nas bordas metropolitanas do Rio de Janeiro se tornaram geralmente protegidas por áreas verdes, a ideologia do desenvolvimento sustentável não impediu que a Baía de Sepetiba fosse transformada em zona de sacrifício⁵, com a difícil convivência entre a atividade portuária e a atividade pesqueira tradicional e das comunidades do entorno.

Assim, *como intitular esse processo de industrialização das bordas metropolitanas?* Com concomitantes ações *produtivas* – na remodelação das plantas fabris, nas formas de trabalho empregadas e nos gerenciamentos econômicos locais-globais – e *territoriais* – na apropriação e localização do espaço, no artifício da logística em eixos de circulação segregadores e na gestão empresarial da natureza –, optamos por intitular o processo em curso, à luz da Geografia Econômica e da Ecologia Política e sob o olhar das periferias, de *reestruturação territorial-produtiva*, agregando e reforçando que está alicerçado em um tripé formado pela *reestruturação produtiva*, pelo *neoliberalismo* e pelo modelo de *desenvolvimento sustentável*.

Enfrentar questões analíticas tão profundas e inquietantes era um desafio demasiado grande. Por esse motivo, todos aqueles que participaram do Grupo de Pesquisa Reestruturação Econômica-Espacial Contemporânea – que completou 10 anos de registro no CNPq em 2022 e está vinculado ao Laboratório de Geografia Econômica, Política e Planejamento (REEC-LAGEP) da UFRRJ, com diversas análises interpretativo-teóricas e escolhendo como empírico privilegiado o estado do Rio de Janeiro –, que desenvolveram projetos de iniciação científica, trabalhos de conclusão de curso de Geografia e de Relações Internacionais e dissertações de mestrado sob minha orientação; que foram alunos matriculados nas disciplinas obrigatórias: Geografia Econômica, Geografia da Indústria e Formação Sócio-Espacial Brasileira; e na disciplina optativa Geografia Econômica do Brasil, dos cursos de Licenciatura e Bacharelado em Geografia, mas também de Hotelaria, Relações Internacionais, Economia, Administração e de outras áreas; e que cursaram a disciplina Reestruturação Espacial Contemporânea, criada em 2015 e parte integrante dos cursos de mestrado do Programa de Pós-Graduação em Geografia e do Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar em Humanidades Digitais, auxiliaram, aperfeiçoaram, ampliaram, melhoraram, corrigiram e consolidaram as reflexões acerca dessas *Geografias do Capital* a partir das periferias fluminenses.

Assim, *Geografias do Capital: Estudos sobre Reestruturação Territorial-Produtiva e Ecologia Política* é resultado dos esforços daqueles que, durante a realização dos cursos de pós-graduação na UFRRJ e sob nossa orientação e supervisão, debruçaram-se sobre as questões aqui levantadas. Dividido em duas partes, *Parte I – Reestruturação Produtiva e Dinâmicas Territoriais* e *Parte II – Geografia Econômica e Meio Ambiente*, reúne capítulos que oferecem ao leitor a reflexão tão necessária sobre as transformações: *territoriais*, que envolvem as novas relações de poder e espacializações econômicas e sociais; *produtivas*, por meio do entendimento do modelo de acumulação flexível; e *econômico-ambientais*, com a adoção do desenvolvimento sustentável em substituição à obliteração acelerada da natureza.

Estão contidos neste livro resultados de pesquisas que enfrentaram as dinâmicas espaciais do capital, tendo como empírico privilegiado, em maior parte, o estado do Rio de Janeiro. São investigadas: as implicações sociais e ambientais das atividades siderúrgicas da Ternium, em Santa Cruz (Rio de Janeiro), e da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), em Volta Redonda, com atenção às consequências sociais e urbanas de sua privatização e às suas agendas ambientais; os impactos ambientais da unidade fabril situada em Seropédica da empresa do ramo alimentício BRF S.A., uma das maiores companhias de alimento do mundo e detentora das marcas Sadia e Perdigão; das continuidades, expansões e retrações do setor industrial em Duque de Caxias, capitaneado pela Refinaria Duque de Caxias (Reduc) desde sua construção.

5 Diferentes autores têm apontado que tanto a Baía quanto a Baixada de Sepetiba se consolidaram como verdadeiros paraísos de poluição (Achselrad, 2004; Plácido, Guimarães, Neffa, 2015), zona de sacrifício (Viégas, 2006; Ikeda Junior, 2018; entre outros) e área de injustiças ambientais (Alcantara, 2016).

Para além da verificação das ações espaciais de uma determinada companhia, são discutidos temas como o transbordamento espacial da estrutura porto-indústria, em Itaguaí, com a ampliação do Porto de Sepetiba-Itaguaí e a instalação do Porto Sudeste; a criação de resorts na Costa Verde Fluminense, um modelo baseado em grandes complexos turístico-imobiliários que comercializam uma experiência turística dispendiosa baseada no enclausuramento e autosegregação espacial; e as relações entre turismo e fabrico cervejeiro, mesclando visitas a pequenas e grandes unidades de produção de cerveja – de gigantes como a AMBEV, maior fabricante de cervejas do mundo, até pequenos empreendimentos locais – situadas principalmente em cidades da Região Serrana do Rio de Janeiro.

Mas as *geografias do capital* são multiescalares. Assim, são explorados em capítulos deste livro: a aplicação da inteligência artificial e seus rebatimentos urbano-territoriais na empresa brasileira iFood, do ramo de entrega de alimentos; as resistências praticadas, em suas múltiplas formas, ao modelo desenvolvimentista por movimentos sociais da cidade de Japeri; as possíveis alternativas de desenvolvimento regional no extremo oeste da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, com uma série de proposições para uma região de cidades ainda muito carentes; as transformações produtivas da Avon, empresa norte-americana recentemente incorporada pela brasileira Natura que, entre mudanças e permanências, mantém no corpo feminino o seu maior *território de venda* e de exercício de poder; e a geopolítica ambiental, com especial atenção à Coalizão LEAF (*Lowering Emissions by Accelerating Forest Finance Coalition*), proposta de mobilização de recursos públicos e privados para projetos de combate ao desmatamento e de conservação florestal, que permite analisar o processo global de financeirização do meio ambiente e vislumbrar as fortes repercussões futuras nas escalas nacional, regional e local.

Esperamos que os leitores se sintam convidados a construir esse diálogo proposto entre a Geografia Econômica, a economia política e a ecologia política. Afinal, nossa maior esperança é que *Geografias do Capital: Estudos sobre Reestruturação Territorial-Produtiva e Ecologia Política*, fruto de um esforço coletivo de interpretação crítica das dinâmicas espaciais do presente, reflita no horizonte a possibilidade da necessária construção de novas utopísticas (Wallerstein, 2003 [1998]) e de perspectivas de maior justiça social e ambiental.

Referências

ACSELRAD, Henri. **Conflitos Ambientais no Brasil**. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2004.

ALCANTARA, Denise de. Conflitos socioambientais e o periurbano em Seropédica na Baixada de Sepetiba: nós nas redes, redes sem nós. **Recôncavo: Revista de História da UNIABEU**, v. 6, p. 28-48, 2016.

CALDERINI, Luiz. Seropédica passa por revolução industrial. **Seropédica On-Line**, 29 jul. 2015. Disponível em: <https://www.seropedicaonline.com/noticias/ultimas-noticias/seropedica-passa-por-revolucao-industrial/>. Acesso em: 05 jan. 2023.

HARVEY, David. **O Neoliberalismo: história e implicações**. São Paulo: Loyola, 2008 (2005).

HARVEY, David. **Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. 13a ed. São Paulo: Loyola, 2006 [1989].

HOOGVELT, Ankie. **Globalization and the Postcolonial World: The New Political Economy of Development**. Baltimore, Maryland: The John Hopkins University Press, 1997.

IKEDA JUNIOR, Riyuzo. Zona de sacrifício ambiental: O caso da Baía de Sepetiba – RJ. **Revista Política e Planejamento Regional**, Rio de Janeiro, v. 5, n. 3, p. 359-380, set./dez. 2018.

MERCADANTE OLIVA, A. **As bases do Novo Desenvolvimentismo no Brasil: análise do governo Lula (2003-2010)**. Tese (Doutorado em Economia) – Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), Campinas/SP, 2010.

OLIVEIRA, Floriano José Godinho. **Reestruturação produtiva, território e poder no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Editora Garamond [FAPERJ], 2008.

OLIVEIRA, Floriano José Godinho; OLIVEIRA, Leandro Dias. Espaço metropolitano, regionalização da economia e reestruturação produtiva no estado do Rio de Janeiro, Brasil. **Cuyonomics**, Investigaciones en Economía Regional, v. 4, n. 5, 39–65, 2020.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. **A Ideologia do Desenvolvimento Sustentável no Ensino da Geografia**. 2001. 176 f. Monografia (Graduação em Geografia) – Faculdade de Formação de Professores (FFP), Universidade Estadual do Rio de Janeiro (UERJ), São Gonçalo, 2001.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. **A Construção do Desenvolvimento Sustentável na Cidade de Volta Redonda: Um Estudo sobre Reestruturação do Território e Ideologia**, 2006. 204 p. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), Rio de Janeiro, 2006.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. **A Geopolítica do Desenvolvimento Sustentável: um estudo sobre a Conferência do Rio de Janeiro (Rio-92)**, 2011. 283 p. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), Campinas, 2011.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. A emersão da região logístico-industrial do Extremo Oeste Metropolitano fluminense: reflexões sobre o processo contemporâneo de reestruturação territorial-productiva. **Espaço e Economia: Revista Brasileira de Geografia Econômica**, Ano IV, n. 7, jul./dez. 2015.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. Seropédica Sustentável: Transformações ecológico-econômico-espaciais recentes em um lacônico julgamento. **Recôncavo: Revista de História da UNIABEU**, v. 6, p. 87-101, 2016.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. Geografia do Colapso: Crise e desestruturação produtiva na realidade metropolitana do Rio de Janeiro. **Revista Terra Livre**, v. 1, p. 131-158, 2018.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. **Geopolítica ambiental: a construção ideológica do desenvolvimento sustentável (1945-1992)**. Rio de Janeiro: Autografia, 2019.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. Ecologia política, reestruturação territorial-productiva e desenvolvimento sustentável no Brasil: lições do extremo oeste da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. **Espaço e Economia: Revista Brasileira de Geografia Econômica**, ano IX, n. 19, maio-ago. 2020.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. Geografia econômica, meio ambiente e a luta pela vida. **Espaço e Economia: Revista Brasileira de Geografia Econômica**, ano XI, n. 23, jan./jun. 2022.

OLIVEIRA, Leandro Dias de; CARVALHO, Alessandra de; VARGAS, Karine Bueno; ANDRADE-DA-SILVA, Luana Cristina; FARIAS, Heitor Soares de. Pint of Science Seropédica: Reflexões sobre divulgação científica na Baixada Fluminense. In: ROCHA, André Santos da; SALES, Jean (Orgs.). **Sociedade-natureza na Baixada Fluminense: perspectivas de investigação**. Seropédica: Editora da UFRRJ, 2023, p. 139-147.

OLIVEIRA, Leandro Dias de; GERMANO, André Luiz do Nascimento; PINHO, Miguel Alexandre do Espírito Santo. Crise, desenvolvimento e território: reflexões sobre o extremo oeste da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. **Cadernos do Desenvolvimento Fluminense**, Rio de Janeiro, v. 18, p. 42-62, 2021.

OLIVEIRA, Leandro Dias de; HORTA, Ariane Melchior Nunes da; CORDEIRO, Carla Silva; SOUSA, Lidiane Salgado de. Seropédica: Reestruturação Produtiva e Transformações Espaciais. **Revista Pilares da História**, v. 13, p. 84-91, 2014.

OLIVEIRA, Leandro Dias de; ROCHA, André Santos da. O extremo oeste da Região Metropolitana do Rio de Janeiro: breve balanço analítico e novas agendas de investigação. In: ALCANTARA, Denise de; SILVA, Marcio Rufino (Orgs.). **Reflexões em desenvolvimento territorial: limites, vivências e políticas no Oeste Metropolitano do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Mórula Editorial, 2020.

PLÁCIDO, Patrícia de Oliveira; GUIMARÃES, Mauro Guimarães; NEFFA, Elza Maria Vieira de Castro. O território de Itaguaí como uma “zona de sacrifício” ou “paraíso de poluição”. In: SEMINÁRIO DE JUSTIÇA AMBIENTAL, IGUALDADE RACIAL E EDUCAÇÃO, 5., 2015, Rio de Janeiro. **Anais [...]**. Rio de Janeiro: UNIGRANRIO, UERJ, IFRJ, 2015.

ROCHA, André Santos. **As representações ideais de um território: Dinâmica econômica e política, agentes e a produção de novos sentidos na apropriação territorial da Baixada Fluminense pós 1990.** Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2014.

ROCHA, André Santos da; OLIVEIRA, Leandro Dias de; BARROS, Regina Cohen (Orgs.). **A Geografia de Seropédica: Reflexões Teóricas e Práticas Educativas no PIBID.** Nova Iguaçu: Editora Entorno, 2015.

SADER, Emir (org.). **Lula e Dilma: 10 anos de governos pós-neoliberais no Brasil.** Rio de Janeiro: Boitempo Editorial, 2013.

SILVA, Marcio Rufino. Oeste Metropolitano do Rio de Janeiro: debates sobre limites, fronteiras e territórios de uma região. **Espaço e Economia: Revista Brasileira de Geografia Econômica**, Ano IX, n. 19, maio-ago. 2020.

SILVA, Marcio Rufino; ALCANTARA, Denise de; OLIVEIRA, Leandro Dias de; ROCHA, André Santos da. Oeste Metropolitano do Rio de Janeiro: proposições, debates, desafios. **Espaço e Economia: Revista Brasileira de Geografia Econômica**, Ano IX, n. 19, maio-ago. 2020.

SILVA, Robson Dias da. **Indústria e desenvolvimento regional no Rio de Janeiro (1990-2008).** Rio de Janeiro: Editora FGV [FAPERJ], 2012.

SOBRAL, Bruno Leonardo Barth. **Metrópole do Rio e projeto nacional: uma estratégia de desenvolvimento a partir de complexos e centralidades no território.** Rio de Janeiro: Garamond Universitária [FAPERJ], 2013.

VIÉGAS, Rodrigo Nuñez. Desigualdade Ambiental e “Zonas de Sacrifício”. In: IPPUR/UFRJ/FASE. **Mapa dos Conflitos Ambientais no Estado do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro, 2006 [cd-rom].

WALLERSTEIN, Immanuel. **Utopística ou As Decisões Históricas do Século Vinte e Um.** Petrópolis: Editora Vozes, 2003 (1998).

Documentos Consultados

COMISSÃO MUNDIAL SOBRE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO -CMMAD. **Nosso futuro comum** (Do original: Our Common Future). Rio de Janeiro: Editora FGV. 1988 (1987).

COMISSÃO MUNDIAL SOBRE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO -CMMAD. **Agenda 21**. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 1996 (1992).

UNITED NATIONS. **Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development**, General Assembly of United Nations (A/RES/70/1), 25 September 2015. i

Parte I

Reestruturação Produtiva e Dinâmicas Territoriais

Capítulo 1

“A Cidade do Porto”: Itaguaí (RJ) como polo indutor logístico-produtivo

Guilherme Mapelli Chagas

INTRODUÇÃO

Itaguaí – a “Cidade do Porto” – é um município do estado do Rio de Janeiro, situado a 69 quilômetros da capital do estado. Limita-se a leste com o bairro de Santa Cruz e Seropédica, ao norte com Piraí e Paracambi, a oeste com os municípios de Rio Claro e Mangaratiba, e ao sul é banhado pelo oceano Atlântico, na Baía de Sepetiba⁶.

A cidade de Itaguaí vem se reconfigurando, neste século, como um polo logístico-produtivo, sediando o Porto de Itaguaí (antigo *Sepetiba*⁷) e abrigando implantações e/ou reestruturações industriais e logísticas em seus limites e no bairro contíguo de Santa Cruz. Em razão principalmente da presença do porto e da posição geográfica estratégica, expandiram-se as competências logísticas desse território – sendo dotado de novos usos –, tornando-se um lugar de “atração/indução” para o fortalecimento de novos investimentos.

É válido o entendimento de que o Porto de Itaguaí, inaugurado na década de 80⁸, atravessou ao longo de sua trajetória oscilações em termos de capacidade de operação e de alocação de investimentos, refletindo os interesses e contextos políticos e econômicos de cada período. Nas últimas décadas, essa estrutura portuária voltou à rota de investimentos, guiada por uma política de Estado desenvolvimentista e pela busca de inserção competitiva no contexto de globalização.

Destarte, tornaram-se evidentes no território fluminense uma reestruturação produtiva e a configuração de uma nova dinâmica territorial, reflexo da expansão de investimentos e pela concentração de atividades portuárias, logísticas e industriais, iniciadas no início deste século, essencialmente após 2006-2007. A estrutura portuária – configurada como “um nó articulador”, emergiu como um influente agente de um dinamismo, de um rebatimento territorial, isto é, como um condutor de transformações produtivas que se materializaram no território – desempenhou um papel e se consolidou como um fator estratégico para a atração de novos incrementos produtivos.

Toda essa conjuntura resultou na concretização de novas formas e marcas no espaço, gerando impactos territoriais na esfera local e em seu entorno. Essas ações implicaram a inserção de novos segmentos produtivos e a necessidade de implantação de novas tecnologias (inovações e redes logísticas) para que esse ambiente se tornasse propício para abrigar novos empreendimentos. Portanto, o porto e o território onde está localizado passaram a se requalificar produtivamente, haja vista o seu potencial em se afirmar como um dos nós-chave, ou melhor, como mais um dos espaços de fluidez logístico-portuários funcionais à expansão e à inserção da economia brasileira em nível global e de uma reorganização espacial da logística-industrial fluminense.

O processo de reestruturação produtiva, que tende a fomentar dinâmicas territoriais, resplandece a formação de novas *territorializações*, quer dizer, a construção e/ou “reativação” de territórios destinados a indústrias. Dessa forma, tencionou para que ocorresse uma

6 Disponível em: <http://www.achetudoeregiao.com.br/rj/Itaguaí/localizacao.htm>. Acesso em: 1º jul. 2023.

7 Em 2005, pela Lei Federal n. 11. 200/2005, o Porto de Sepetiba teve sua designação alterada para Porto de Itaguaí. Fonte: <https://www.portosrio.gov.br/pt-br/portos/porto-de-itaguaí/historia>. Acesso em: 1º jul. 2023.

8 Disponível em: <https://www.gov.br/antag/pt-br>. Acesso em: 1º jul. 2023.

valorização de áreas “esvaziadas” (desvalorizadas historicamente e pouco povoadas), deslocando o setor industrial do núcleo metropolitano e produzindo uma nova relação entre a capital e as demais regiões fluminenses. Essa circunstância se insere em um período de injeção massiva de investimentos no território fluminense, em que:

[...] tais investimentos se constituíram em um marco no processo de recuperação da economia no estado e na delimitação de novas territorialidades no Rio de Janeiro e foram indutores da reversão de um quadro de relativo esvaziamento das atividades econômicas industriais na Região Metropolitana (Oliveira, F.; Oliveira, L.; 2020).

Dessa maneira, o porto se reconfigurou como uma estrutura que induziu de modo emblemático a um processo de espraiamento de atividades logístico-portuárias e a dinamização territorial ao “extremo oeste metropolitano”⁹. Assim, o território de Itaguaí – pela condição logística e estratégica de “cidade do porto” – integra uma dinâmica responsável por conformar mudanças na Geografia Econômica/Industrial da Região Metropolitana Fluminense, engendrada por interesses e articulação do poder público e da iniciativa privada.

O CONTEXTO HISTÓRICO DO PORTO DE ITAGUAÍ

Em uma leitura geral, Itaguaí permaneceu sem maior expressão econômica até quatro/cinco décadas atrás. Todavia, a abertura da rodovia Rio-Santos¹⁰ transformou esse cenário, facilitando o deslocamento entre municípios vizinhos e impulsionando o processo de industrialização a partir da década de 1970, graças a um esforço estatal voltado à criação de infraestruturas de transporte. Nesse contexto, a instalação do Porto de Sepetiba permitiu que Itaguaí ingressasse no circuito econômico do estado (TCE-RJ, 2010, p. 6).

Historicamente, esse território apresentou fortes marcas rurais, com suas atividades econômicas atreladas à produção primária, como agricultura, pecuária e atividades pesqueiras. A sua função logístico-produtiva começou após a década de 1960, tornando-se mais expressiva a partir das décadas de 1970/80. Evidencia-se, assim, a fundamentação de suas vantagens locais historicamente construídas – a reconstrução de um espaço propício para atividades que alavancassem o crescimento econômico, como parte de um projeto de cunho nacional daquele período.

Os movimentos econômicos nestas primeiras décadas do século XXI estão interligados a fatores que datam de 1970/80, subsidiados pela instalação de um sistema portuário no local. Todo dinamismo se ratificou por meio de interesses políticos (estratégicos) e de ambições de uma época desenvolvimentista que diagnosticaram competências geográficas e promoveram estímulos para que a Baía de Sepetiba se enquadrasse em um ambiente com condições favoráveis para a construção de um porto. Essa perspectiva se insere no contexto em que:

[...] historicamente os Governos Brasileiros têm aderido a uma política de estímulo à efetivação de grandes projetos de investimento como forma de alcançar o chamado desenvolvimento econômico e social do país. Esse modelo de apropriação

9 Esse termo se encontra vinculado aos estudos do Grupo de Pesquisa Reestruturação Econômico-Espacial Contemporânea, da UFRRJ. O Extremo Oeste Metropolitano (EOM) se refere a um recorte espacial definido “por uma parcela dos municípios da Baixada Fluminense que passaram por um processo de reestruturação regional com características comuns: Queimados, Japeri, Paracambi, Seropédica e Itaguaí – este último, sempre pensado de maneira contígua ao Distrito Industrial de Santa Cruz” (Oliveira, 2015). Consultar: Oliveira, 2015; Oliveira, Germano e Pinho, 2020.

10 Disponível em: <https://www.cidadeecultura.com/historia-da-rio-santos-uma-saga-memoravel/>. Acesso em: 10 jul. 2023.

e organização do território no Brasil teve grande vigência nas décadas de 1960/70, quando os grandes projetos estatais em setores estratégicos da economia acabaram desempenhando o papel de vetores ordenadores do território nacional (Martins, 2014, p. 1173).

De modo a compreender os aspectos de localização do Porto de Itaguaí e os elementos históricos conectados a esse instrumento logístico, tem-se, segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), que:

O Porto de Itaguaí, inaugurado em 7 de maio de 1982, é um porto marítimo, de uso público, localizado na costa norte da Baía de Sepetiba, no município de Itaguaí, estado do Rio de Janeiro. O porto foi construído com o objetivo principal de atender ao complexo industrial de Santa Cruz. Atualmente, está sob a administração da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) e possui infraestrutura destinada à movimentação de contêineres, minérios, outros granéis sólidos, produtos siderúrgicos e carga geral¹¹.

Em termos de posicionamento, grande parte do território em análise se encontra delimitada pela Baía de Sepetiba. A região é caracterizada por abundantes riquezas naturais e aspectos socioculturais vinculados a essa paisagem, destacando-se, por exemplo, sujeitos históricos ligados à atividade pesqueira tradicional. No entanto, a existência do porto, de sua reestruturação (expansão da sua eficiência operacional) e da construção de outros investimentos de cunho logístico-produtivo (também portuário, como o Porto Sudeste¹²), implantados nos últimos anos, foi responsável por significativa alteração na organização desse território, produzindo diversos impactos socioambientais¹³.

A consolidação de uma espacialidade industrial na área próxima à Baía de Sepetiba tornou toda a região um espaço promissor para a lógica econômica – tendo em vista as condições geográfico-logísticas viáveis para o estabelecimento de diversos empreendimentos –, social e ambientalmente vulnerável. Nas últimas décadas, esse recorte espacial – agregando aqui o território de Itaguaí e o bairro limítrofe de Santa Cruz, da cidade do Rio de Janeiro – passou a se reestruturar e ser indutor de atividades intrínsecas a processos portuários e industriais.

O território de Itaguaí se concretizou como o principal polo econômico da Baía de Sepetiba, lugar oportuno para a materialização de empreendimentos que condicionaram fortes impactos espaciais. Etimologicamente, de origem tupi, o topônimo Itaguaí seria

11 Área de Arrendamento ITG03 - Porto de Itaguaí-RJ. Disponível em: <https://www.gov.br/antag/pt-br>. Acesso em: 5 jul. 2023.

12 O Porto Sudeste, controlado pelas multinacionais Mubadala e Trafigura, é uma infraestrutura logística localizada na Ilha da Madeira, em Itaguaí, Rio de Janeiro. Em operação desde 2015, o porto facilita a exportação de minério de ferro produzido por empresas como Vale e CSN, sendo um ponto estratégico para o escoamento de minérios de Minas Gerais, com destaque para as rotas que atendem o mercado do Sudeste Asiático. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/economia/macro-economia/prefeitura-de-itagua-i-rj-multa-porto-sudeste-por-descumprir-normas-ambientais/>. Acesso em: 7 ago. 2023.

13 Baía de Sepetiba: A fronteira do desenvolvimentismo e os limites para a construção de alternativas. Disponível em: http://www.pacs.org.br/files/2012/12/miolo_sepetiba.pdf. Acesso em: 7 ago. 2023. Ler também: “Em abril do ano de 2021, o Porto Sudeste foi multado pela prefeitura de Itaguaí (RJ) em quase R\$ 3 milhões, por suposto descumprimento de normas ambientais.” Disponível em: <https://www.noticiasdemineracao.com/portos/news/1408823/prefeitura-de-itagua-i-rj-multa-porto-sudeste-em-rusd-3-mi-por-quest%C3%B5es-ambientais#:~:text=O%20Porto%20Sudeste%2C%20estrat%C3%A9gico%20para,informou%20o%20munic%C3%ADpio%20em%20comunicado>. Acesso em: 7 ago. 2023. Atenção também à reportagem de junho de 2022: “expansão do Porto de Itaguaí preocupa moradores e ambientalistas por conta da poluição.” Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2022/06/06/expansao-do-porto-de-itagua-i-preocupa-moradores-e-ambientalistas-por-conta-da-poluicao.ghtm>. Acesso em: 7 ago. 2023.

a junção de duas palavras (*ita + guay*) que significaria “lago entre pedras” ou ainda uma derivação da palavra *tagoahy*, que quer dizer “água amarela”.

Para confirmar essa segunda hipótese, existia um aldeamento dos jesuítas chamado *Taguay*, cujo nome fazia referência à tonalidade amarelada da água captada no local (TCE-RJ, 2014, p. 7). Desse modo, percebe-se que a água, independentemente da explicação etimológica do nome da cidade¹⁴, sempre desempenhou um papel histórico central. Embora o porto tenha se tornado um importante motor de dinamismo territorial, isso não constitui uma novidade no campo histórico. Esse pensamento se ratifica ainda mais, haja vista o entendimento de que “a baía foi palco de inúmeros acontecimentos da história do Brasil, da ocupação indígena ao período colonial” e sempre “esteve relacionada ao comércio brasileiro, por ali escoaram muitas de nossas reservas de ouro” (Chaves, 2012 *apud* Maciel Lopes, 2013, p. 79).

As transformações produtivas e conseqüentemente espaciais surgidas a partir da década de 1970/80 em Itaguaí – alimentadas pela instalação portuária – encontram-se relacionadas ao dinamismo da criação do distrito industrial no bairro limítrofe de Santa Cruz. Em suma,

[...] data dos anos 1970 o planejamento e a instalação, pela Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro (CODIN), dos diversos distritos industriais, dentre os quais se destaca o Distrito Industrial de Santa Cruz. A partir daí o município de Itaguaí passa por profundas mudanças em sua estrutura rural-urbana (IBGE, Censos Demográficos e Contagem Populacional, 1996 *apud* Muls, 2004, p. 174).

A metamorfose produtiva no referido território ganhou força a partir do estímulo à criação de distritos industriais. Essa dinâmica está alinhada aos apontamentos de Floriano de Oliveira (2008, p. 77), que destaca que, no início da década de 1960, tornaram-se evidentes os incentivos direcionados ao processo de industrialização na Zona Oeste da cidade, com a incorporação da Av. Brasil¹⁵ como eixo viário para facilitar tal operação. Segundo o autor, nesse período, o governo do então Estado da Guanabara desenvolveu projetos voltados para a instalação de distritos industriais ao longo da respectiva via, estendendo-se ao bairro de Santa Cruz, o mais a oeste da cidade. Dessa maneira, tem-se que:

[...] essa expansão urbano-industrial de Itaguaí e da região da Baía de Sepetiba teve início na década de 1970, como efeito dos investimentos [...] federais em grandes projetos industriais e infraestruturais previstos no I e no II Planos Nacionais de Desenvolvimento, PNDs. Destinados a estimular a desconcentração do desenvolvimento dos espaços metropolitanos, foram criados os distritos industriais de Campo Grande, Santa Cruz, Palmares e Queimados e realizados os primeiros estudos de viabilidade para a construção de um porto na região. O governo apostava na Baía de Sepetiba como ideal para expansão da capacidade portuária do estado do Rio de Janeiro (Rodrigues, 2009, p. 4).

O Porto de Sepetiba (atualmente Porto de Itaguaí), desde sempre,

[...] foi planejado para transformar-se em Complexo Portuário e Industrial de Itaguaí, voltado para ser o escoadouro das exportações e o receptor das importações

14 Para saber mais sobre a história da cidade, ver: <http://itaguai.rj.gov.br/200anos/>. Acesso em: 5 ago. 2023.

15 A Av. Brasil é uma via expressa que atravessa a cidade do Rio de Janeiro, tendo sido inaugurada na década de 1940, com financiamento do governo federal (Oliveira, F., 2008, p. 75).

do Polo Industrial ou Distrito Industrial da Zona Oeste. Ele é estratégico para o desenvolvimento econômico da Zona Oeste do Rio de Janeiro pela sua localização geográfica e pelo fluxo de transporte interno ao município do Rio de Janeiro (Melo; Dominato, 2009, p. 10).

O Porto de Sepetiba-Itaguaí se localiza na costa norte da Baía de Sepetiba, ao sul e a leste da Ilha da Madeira, em uma área de aproximadamente 7,2 milhões de m². Inicialmente, com a sua construção, o porto tinha a missão de operar o Terminal de Carvão, consolidando, desde então, a ideia de associar a ele um processo polarizado de industrialização do entorno portuário (CDRJ, 2007).

Segundo os apontamentos de Cocco *et al.* (2001), a instalação de um porto no Rio de Janeiro, mais especificamente na região da Baía de Sepetiba, é explicada por questões ideológicas da época. Os autores complementam que “se trata de um trecho da costa brasileira cuja estratégia é de ordem natural e política econômica”, englobando questões findadas em condições geográficas favoráveis e a localização em uma posição central na concentração urbano-industrial da América Latina. Assim,

[...] foi a lógica instrumental dos grandes projetos nacionais que elegeu essa região como *locus* de implementação de grandes investimentos estratégicos. O Estado do Rio de Janeiro constituiu-se em “cerne do projeto nacional-desenvolvimentista” (Tavares, 1999, p. 463 e 472-473). Sepetiba nasceu como um destes projetos de cunho nacionalista e desenvolvimentista, onde o nacionalismo estava, como descreve Maria da Conceição Tavares, fundamentalmente ligado a uma análise geoestratégica (da época do Governo Geisel) que tentava articular um certo nível de independência econômica em relação aos Estados Unidos (Cocco *et al.*, 2001, p. 48-49).

Nesse escopo, a Baía de Sepetiba foi escolhida para o projeto portuário, com o objetivo de fortalecer o desenvolvimento econômico da Zona Oeste, devido às suas condições naturais apropriadas para a operação portuária e à sua posição geograficamente estratégica no cenário nacional.

Segundo Lopes (2013, p. 7), esse ambiente possui uma rica biodiversidade e excelentes condições oceanográficas, porém, por se encontrar em uma região de relevante interesse econômico, tornou-se atrativo para a implantação de empreendimentos industriais e portuários. Como apresentado por Multiservice (1992, *apud* Leal Neto, 2000, p. 16), o porto se beneficia de uma localização privilegiada, em que sua área de influência coincide, em parte, com a hinterlândia do porto do Rio de Janeiro, em um importante entorno geoeconômico que abrange as áreas produtoras mais desenvolvidas e industrializadas do Brasil.

Contextualizando, na década de 90, houve investimentos na modernização do Porto de Sepetiba, e a intenção de reduzir seus “custos” ocorreu a partir de incentivos oriundos de um plano denominado “Brasil em Ação”. De forma sucinta, compreende-se, conforme os apontamentos de Cocco *et al.* (2001, p. 32), que o programa “Brasil em Ação” visava integrar, em uma política global, investimentos em infraestruturas de diferentes tipos, como transporte, telecomunicações, educação, energia ou habitação. Os autores salientam que os incentivos para o financiamento do Projeto Sepetiba, visto como um dos principais pilares para investimentos em infraestrutura – encontravam-se justificados no fato de que:

[...] retirando-se da iniciativa econômica direta (via privatização), o Estado deve concentrar-se na fase intermediária, em alavancar o desenvolvimento de

infraestruturas para permitir, ao mesmo tempo, uma privatização bem-sucedida das mesmas e a inserção competitiva da economia nacional nos mercados globais. As obras realizadas em seu âmbito são, na maioria dos casos, destinadas a ser entregues à iniciativa privada e, portanto, não deveriam inchar o aparelho estatal. O programa “Brasil em Ação” tem como objetivo explícito fazer com que os investimentos públicos apenas alavanquem os investimentos privados (Cocco *et al.*, 2001, p. 31-32).

Segundo Rodrigues (2009), nesse recorte temporal, por ter sido incluído no plano plurianual de investimentos, esse Porto passou a ser alvo de operações que objetivavam transformá-lo em um macroporto concentrador de cargas (*hub port*)¹⁶. A autora revela que, ao adentrar nessa lógica, o Porto visaria tanto receber grandes transportadores, fazendo o transbordo via navegação de cabotagem destinado a outros portos do país e do Mercosul, bem como se constituir em um vetor de desenvolvimento econômico e social para o estado do Rio de Janeiro.

Acrescenta, ainda, que no ano de 1996, foi firmado o Protocolo de Petrópolis, um acordo entre a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ, atual PortosRio) e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para tornar o Porto de Sepetiba um objeto de um amplo programa de modernização e organização logística destinado à atração de investimentos privados (Rodrigues, 2009).

Todo o contexto apresentado designava promover as modificações estruturais de acordo com as modernizações previstas na lei n. 8630 de 1993. A representatividade adquirida pelo Porto de Sepetiba/Itaguaí o tornou um elemento estratégico e o mais viável possível para incorporar processos de modernização. Na sequência, os processos relacionados às ambições previstas pelo programa “Brasil em Ação” e suas ações direcionados ao Porto de Sepetiba fizeram com que:

[...] durante o ano de 1997, o projeto da Modernização do Porto de Sepetiba era um dos centros das atenções no Estado do Rio de Janeiro, devido às expectativas de o porto tornar-se elemento dinamizador da economia da bacia da baía de Sepetiba. Como uma das 42 obras do Programa Brasil em Ação (1996-1999), o Governo Federal realizou investimentos no valor de R\$ 351,4 milhões para ampliar a capacidade operacional do porto; com a execução de obras de dragagem dos 22 km de extensão do canal de acesso, a implantação da infraestrutura básica do terminal de carga geral – destinado principalmente à movimentação de contêineres e produtos siderúrgicos – e a implantação da infraestrutura básica do terminal de grãos (Leal Neto, 2000).

Assim, esses procedimentos condiziam, como exposto por Cocco *et al.* (2001), com a necessidade de se adequar aos novos padrões logísticos mundiais, apostando para isso nas novas infraestruturas de fluidificação (*no hub*). Em conformidade com a situação da época, o espaço onde se localiza o porto foi escolhido para essa reestruturação por apresentar especificidades e condições favoráveis: localização privilegiada, condições geográficas e

16 *Hub port* consiste em um porto concentrador de cargas e de linhas de navegação. O termo decorre das estratégias de aumentar o tamanho dos navios, concentrar rotas e reduzir o número de escalas adotadas pelas principais companhias marítimas, notadamente a partir dos anos 90. Os *hub ports* permitem que os grandes porta-contêineres sejam carregados e descarregados em uma única parada por região. Se isso não acontece, os custos por unidade transportada aumentam significativamente, já que os navios, além de executarem várias paradas, são forçados a viajar parte do percurso com elevada capacidade ociosa. Disponível em: <https://portogente.com.br/portopedia/73181-hub-port-porto-concentrador>. Acesso em: 7 ago. 2023.

ambientais, proximidade de mercados, capacidade de uso e expansão, entre outros. Esse ideário imposto ganha legitimidade ao considerar que o *hub port*, conseqüentemente, seria um fator indispensável para fomentar a inserção mais competitiva do Brasil em um contexto da globalização. Destarte,

[...] o Brasil precisaria de uma infraestrutura deste porte para se ligar à logística mundial. E o local privilegiado deverá ser o que dispõe das condições geográficas e econômicas necessárias: águas profundas e um vasto mercado. Eis Sepetiba! Local cujas especificidades entram nos moldes do invariante universal procurado: o hub. Situado numa baía de águas profundas, próxima dos grandes estados industriais de Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro, o porto industrial situado em Itaguaí, desde 1982, foi, portanto, eleito como o melhor local possível para a construção de um hub (Cocco *et al.*, 2001, p. 51).

Apesar das modificações realizadas no Porto por meio do “Custo Brasil” e do programa “Brasil em Ação”, é perceptível que as ações implementadas na década de 90 – abertura econômica seguida de privatizações e objetivos de modernizações em infraestruturas – acabaram por não alcançar os resultados esperados. Nessa conjuntura, o projeto do Porto de Sepetiba se enfraqueceu, não proporcionando as perspectivas idealizadas. Atentando-se ao contexto de fracasso da década de 90, Cocco *et al.* (2001, p. 19) apontam as induções promovidas, considerando que:

[...] o que tivemos foi um período de inovações profundamente conservadoras: muito pouco destruidoras e ainda menos inovadoras. O caso do Rio de Janeiro (com o discurso e a obra de modernização e ampliação do Porto de Sepetiba) é emblemático de como, por baixo das aparências inovadoras, reproduziram-se antigas práticas e velhos interesses.

Nesse sentido, o ápice dos investimentos direcionados à constituição do Projeto Sepetiba como uma grande obra, nos anos de 1998-1999, ocorreu paralelamente à turbulência do Plano Real, que dessa forma acabou por enfraquecer e desvirtuar as expectativas para tal segmento logístico. Dessa maneira,

[...] a retórica do “Custo Brasil” desmoronou de vez. Com ela, ruiu também um dos grandes pontos de apoio do Projeto Sepetiba [...] A Grande Obra de Sepetiba e a inserção competitiva da economia brasileira, via câmbio desfavorável e controle do seu “custo” foi praticamente abandonada [...] A economia brasileira entrou em recessão, o Real desvalorizou-se demais (proporcionalmente a sua prolongada sobrevalorização) e os preços internos sofreram pressões altíssimas (Cocco *et al.*, 2001, p. 29).

As possibilidades do projeto de consolidação do Porto de Itaguaí, como um elemento estratégico para maior integração ao contexto comercial mundial, fracassaram, tendo em vista a estagnação econômica brasileira e a profunda recessão com significativa inflação que enfrentara o país no final da década de 90. Como consequência, a capacidade de uso do Porto de Itaguaí acabou limitada e a ausência de maior dinamismo produtivo-econômico dificultou uma maior projeção do Projeto de Sepetiba. Além disso, a minimização da capacidade real de seu uso é atribuída, em grande parte, à questão de entraves técnicos que não foram resolvidos, ou seja, à ausência de maior fortalecimento de uma rede logística como previsto.

Ademais, o Projeto Sepetiba, assim como outros investimentos desse período, provocou transformações sem se atentar à lógica local, exemplificando claramente como houve a inserção de um território local em um contexto de práticas globais de forma autoritária e sem levar em conta as materializações sociais, econômicas e ambientais do recorte. O objetivo primordial desse Projeto era a inserção competitiva do país nos moldes da globalização. Como apontado por Gusmão (2010, p. 27):

Cocco afirma que o projeto do porto, assim como outros tantos realizados, ou planejados, na região de Sepetiba, compõem parte de estratégias muito semelhantes que consistem na incorporação geopolítica ao mercado nacional dos espaços disponíveis em todas as escalas geográficas, mas não necessariamente na promoção do desenvolvimento local. Sendo assim, “a relação firma/território não procuraria mobilizar o potencial produtivo dos territórios, tendendo, ao contrário, a isolar os grandes atores econômicos e sociais locais”.

Considerando o aspecto econômico-produtivo brasileiro no final da década de 90 e a perspectiva com a modernização do sistema portuário, no início deste século, o panorama desse instrumento logístico não era dos mais favoráveis. Pela fragilidade do “Custo Brasil” e pela ineficiência de resultados do projeto Sepetiba, ficou patente a necessidade de um planejamento mais enérgico, não guiado apenas pela ideologia de modernização portuária imposta universalmente, como foi fomentado durante a década de 90, mas com ações mais concretas.

ITAGUAÍ: NOVO POLO DE DESENVOLVIMENTO LOGÍSTICO-PRODUTIVO E REFLEXOS TERRITORIAIS

A partir do início deste século, houve mudanças paradigmáticas, com novos atores envolvendo o Porto de Sepetiba-Itaguaí, tanto em obras de infraestrutura quanto em expansão da movimentação de cargas e de suas funções. Esses aspectos trouxeram mais visibilidade a essa área, ampliando as dinâmicas de seu território e do entorno. As implicações – maiores incrementos, processos de modernização e estímulos a suas funções, com expansão das suas competências – fomentadas de fato a contar de 2006/2007 no Porto, justificaram-se pela “reorientação político-econômica do Estado”. Como uma das bases desse modelo era promover a expansão de produtos primários, visando à maior inserção do mercado internacional, houve a necessidade do fortalecimento de um sistema de infraestrutura para servir de apoio ao escoamento desses produtos.

Nesse cenário, o Porto de Itaguaí se tornou mais um dos principais instrumentos para suas ações, primordial para a estratégia de desenvolvimento e redinamização dos sistemas portuários. Como exposto por Zelaya, Mattos e Correia (2015), “a eficiência dos portos e o desenvolvimento econômico do país estão intrinsecamente relacionados. O aumento da eficiência reduz os custos e melhora o nível dos serviços portuários, gerando externalidades positivas para toda a economia”.

Percebeu-se, assim, maior expressão adquirida por esse sistema portuário no contexto nacional, por meio do incentivo de realimentar suas funções e remodelar seu papel. Os estímulos destinados a essa estrutura portuária se alinham ao pensamento de que os portos se consolidam como elementos estratégicos para maior inserção do país no cenário de comércio mundial. A expansão de processos direcionados ao porto se inseriu em um “projeto” nacional

abrangente de grandes investimentos em infraestrutura que se espalharam pelo território de modo impactante, representado pelo “fortalecimento dos elos do Estado com a questão do desenvolvimento”. Sob esse olhar mais veemente do Estado, houve a injeção massiva de investimentos, tanto com obras de expansão quanto com novos terminais portuários em seu entorno. A condição produzida gerou maiores dinamismos internos, mas também refletiu na retroárea fortes marcas territoriais.

Referindo-se às questões portuárias, Gusmão (2010, p. 23) expõe que:

[...] o debate sobre as mesmas – seja no Rio de Janeiro ou em outro contexto litorâneo – não pode estar dissociado da temática da gestão dos territórios em relação aos quais essas funções (e as infraestruturas) poderão exercer efeitos dinamizadores da circulação de bens, serviços e informações.

Dessa maneira, as reestruturações nas infraestruturas portuárias que, em primeiro momento, tendem a ocorrer internamente, ampliam-se e se propagam pelo território, haja vista as incorporações necessárias para facilitar as operações portuárias.

Tendo em vista essa percepção, é importante contextualizar a região da Baía de Sepetiba como alvo do grande capital, de “interesses econômicos, estratégicos e geopolíticos que se refletem no território” (PACS, 2015) e que ganhou novos ânimos neste século. O território de Itaguaí se apresentou como o condutor de um polo logístico-industrial dessa região, devido à especificidade estratégica do porto, o que gerou transformações urbano-produtivas e a configuração de uma nova ordenação econômica na escala regional.

A partir dos anos 2000, perceberam-se claramente um redirecionamento de investimentos, a reanimação de antigos projetos e as reestruturações tanto referentes ao porto como às vias de acesso ao município, bem como a chegada de novos segmentos logístico-produtivos. Segundo o PACS (2015), o propósito de criar nesse recorte um grande porto concentrador de cargas é antigo, mas esse objetivo ganhou maior impulso a partir de 2003, porque a região da Baía de Sepetiba se enquadrava em uma estratégia mais ampla e o Atlântico Sul se apresentava como uma área de influência econômica e geopolítica para o Brasil.

A partir de 2007 e após a descoberta do Pré-Sal, esses planos foram redimensionados e ganharam uma escala de maior expressividade. Com a retomada do papel do Estado – na verdade, com a redefinição de seu papel, por meio, entre muitas outras vertentes, da renovação de políticas produtivas, revertendo o dismantelamento e a estagnação do período anterior – colocou-se em voga novamente o interesse em injetar investimentos no polo de Sepetiba.

Todo o contexto se legitimou pelo caráter estratégico sustentado por essa região¹⁷ como um dos pontos do território nacional representativos de um potencial para abarcar as ações governamentais intrínsecas à sua política de desenvolvimento, aproveitando as oportunidades surgidas no cenário econômico mundial com a expansão das exportações. Essa nova projeção incorporada pelo Estado, voltando a influenciar em setores estratégicos, traduziu-se na reativação de recursos de determinados territórios.

17 “O país tem diversos portos de águas profundas, contudo, os portos do Norte/Nordeste perdem para aqueles situados nas regiões Sul/Sudeste pela sua localização, na medida em que esses últimos estão próximos da região mais rica e perto dos principais mercados consumidores do país. É nesse contexto que o potencial portuário do Rio, e especialmente da Baía de Sepetiba, tem sido visto como solução para os gargalos de logística nacional (frente à saturação do Porto de Santos) e eixo estratégico para escoamento da produção mineral (majoritariamente) e de grãos (em contêineres)” (PACS, 2015, p. 58).

Damas (2008) observa que:

[...] nos anos 2000, o polo industrial de Sepetiba passou de uma trajetória de estagnação a crescimento. A nova onda de investimentos reafirmou os planos de desenvolvimento na região. Assim, com apoio de políticas federais, estaduais e municipais de isenções fiscais e financiamento público, a Baía de Sepetiba tornou-se um dos maiores canteiros de obras do Brasil. A retomada dos investimentos siderúrgicos, tendo como carro-chefe a TKCSA¹⁸, e o impulso que as exportações brasileiras de minério de ferro ganharam nos anos 2000 (com o boom das commodities e a entrada da China no comércio internacional) contribuíram para a retomada dos investimentos na Baía de Sepetiba. Destaca-se aqui seu papel como via de escoamento para o mercado internacional da produção de minério de ferro do quadrilátero ferrífero em Minas Gerais (PACS, 2015, p. 46-47).

Em função do papel estratégico do Porto, Itaguaí alcançou um estágio caracterizado pela aceleração dos processos intrínsecos às atividades portuárias em nível global¹⁹, ou seja, alinhando-se a uma lógica de integração global. Conforme exposto por Vasconcellos (2010), para atender à demanda pelo escoamento da produção industrial – incluindo produtos primários – a criação de novos portos, bem como a expansão e reestruturação dos existentes, tornou-se um tema crucial para a dinâmica produtiva do estado. A autora destaca como as localizações, o funcionamento e as vocações dos sistemas portuários contribuem para a reestruturação do território.

Portanto, o Porto passou por um processo dinâmico para implementar e atender às ambições de um maior ativismo estatal, aproveitando o contexto econômico global da época, com o objetivo de expandir as exportações. Esse movimento gerou marcas produtivas e territoriais em seu entorno. Assim, foram direcionadas ações para transformar essa estrutura e o território onde se localiza em um ambiente cada vez mais propício a atividades logístico-industriais, tanto privadas quanto estatais, surgidas e/ou reestruturadas.

A reorientação político-econômica trouxe incentivos significativos à reestruturação de espaços produtivos existentes, além do surgimento de novos. Segundo Martins (2014), todo esse processo está associado:

[...] à crescente exploração de recursos territoriais, naturais e sociais, que caracteriza a entrada dos países latino-americanos no comércio internacional por meio de mercadorias como água, minério e “território” (Almeida, *et al.* 2010), criando uma espacialidade visivelmente estruturada pelas elites econômicas e políticas desses países, na medida em que se acentuam os processos de abertura econômica e comercial em escala global.

Especialmente após 2005-2006, diversos eventos indicam como o território de Itaguaí ganhou maior notoriedade, incorporando funções associadas a um objetivo originado da esfera federal. Destaca-se um marco simbólico, mas de grande relevância para o município: a mudança ocorrida em 2006 no nome do Porto – interesse movido substancialmente pela prefeitura local, visando criar uma nova imagem para o município e se desenvolver por meio das oportunidades surgidas – uma iniciativa impulsionada pela prefeitura local, com o objetivo de criar uma nova imagem para o município e se desenvolver aproveitando

18 ThyssenKrupp Companhia Siderúrgica do Atlântico, empresa localizada no distrito industrial do bairro de Santa Cruz, no limite com a cidade de Itaguaí.

19 Disponível em: <https://www.logisticadescomplicada.com/logistica-portuaria-os-portos-mais-movimentados-do-brasil-e-do-mundo/>. Acesso em: 7 ago. 2023.

as oportunidades que surgiam. Inicialmente denominado Porto de Sepetiba, o nome se justificava por sua localização na baía homônima. No entanto, essa denominação causava confusão, principalmente porque Sepetiba também é o nome de um bairro na cidade do Rio de Janeiro, gerando uma falsa associação com a localização real do Porto. Em resposta a essa problemática, em 2006, por meio de um projeto de lei sancionado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva, o porto passou a ser denominado Porto de Porto de Itaguaí²⁰. A partir disso, a prefeitura local adotou o slogan: “Itaguaí, a cidade do porto”²¹, com o intuito de divulgar sua localização real, sendo o porto sua principal fonte econômica e visto como um motor para o desenvolvimento local. Desde então, a cidade ganhou maior visibilidade, especialmente após a requalificação de uma nova estratégia político-produtiva implementada pelo governo Lula, refletindo em Itaguaí de forma mais marcante a partir de 2006-2007²².

Nas projeções da época, um movimento marcante de investimentos impulsionou a atração e o estímulo à instalação de infraestruturas logísticas e produtivas, resultante da instalação e ampliação de empreendimentos em sua retroárea, que passou a receber novos impulsos e uma série de transformações. O território de Itaguaí ingressou em um processo de mudanças substanciais, com a implementação de novas ações e a construção de infraestrutura, como o fortalecimento da rede viária para atender as novas demandas e facilitar o acesso, gerando, como consequência, fortes marcas territoriais.

O exemplo primaz é o próprio Arco Rodoviário Metropolitano, que objetivou facilitar o acesso ao terminal portuário. Esse projeto, oficialmente denominado Rodovia BR-493/RJ-109, foi proposto na década de 70,

[...] mas apenas no ano de 2008 começou a ser construído, com investimentos do governo federal e estadual. Tal eixo viário – fruto dos movimentos intrínsecos à reestruturação portuária (para atender as suas necessidades) – é uma exemplificação evidente de como os incentivos nos aspectos produtivos tendem a induzir a configuração de novas marcas e representações territoriais. A pretensão era a de que facilitasse o acesso ao porto, assim como, ao funcionar como um “corredor logístico” viesse a atrair novos investimentos logísticos e industriais ao longo dos municípios “cortados” por tal rodovia, para a borda da área metropolitana²³.

O viés de análise sobre o reflexo da instalação portuária ganha sentido ao compreender que, para a viabilidade da sua funcionalidade, há a necessidade da construção de uma conjuntura de aparatos a servi-lo, ou seja, de estímulos à dinamização dos setores logísticos e de inovação que vão se irradiar pelo substrato territorial, tornando-o cada vez mais um ambiente favorável

20 Projeto de Lei idealizado pelo Deputado Simão Sessim (PP/RJ). Foi publicado no DOU em 25/11/2005 a sanção presidencial à Lei n.º 11. 200, que alterou definitivamente o nome do Porto de Sepetiba para Porto de Itaguaí. Disponível em: <http://www.soleis.com.br/L11200.htm>. Acesso em: 7 ago. 2023.

21 Disponível em: <https://portogente.com.br/portopedia/74485-porto-de-itaguaui>. Acesso em: 7 ago. 2023.

22 “O que passou a se configurar em Itaguaí não se apresenta como algo exclusivo deste território – tendo em vista a indução de diversos projetos estruturantes em grande parte da espacialidade fluminense e nacional neste recorte temporal – pois este é apenas mais um dos locais que abarcaram processos responsáveis pela tentativa de retomada de investimentos e uma perspectiva de promover um crescimento econômico.” (Chagas, 2017, p. 50). Disponível em: https://tede.ufrj.br/jspui/handle/jspui/1092/simple-search?query=&sort_by=score&order=desc&rpp=10&filter_field_1=publisher&filter_type_1>equals&filter_value_1=Universidade+Federal+Rural+do+Rio+de+Janeiro&etal=0&filtername=sponsorship&filterquery=Coordena%C3%A7%C3%A3o+de+Aperfei%C3%A7oamento+de+Pessoal+de+N%C3%ADvel+Superior%-2C+CAPES%2C+Brasil&filtertype>equals. Acesso em: 7 ago. 2023.

23 “A implantação de indústrias, de empreendimentos logísticos e condominiais permitiu alentar a concretização de um circuito econômico-produtivo, no qual nas bordas da metrópole novas economias de aglomeração urbana se consolidam, reconstituindo os novos empreendimentos produtivos como centralidades urbanas e requalificando a indústria [...]. A borda da área metropolitana do Rio de Janeiro redinamizou-se como área de expansão, influência e polo de propagação da própria metrópole.”. Oliveira, L. As “fronteiras” da Região Metropolitana do Rio de Janeiro: mudanças territoriais e ajustes no circuito econômico-produtivo, *The Overarching Issues of the European Space- a strategic (re) positioning of environmental and ...*, Porto, Fac. Letras Univ. Porto. p. 344-354, 2019. Disponível em: <https://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/17251.pdf>. Acesso em: 11 ago. 2023.

e logisticamente viável para receber novos investimentos. A concentração de mecanismos de inovação é responsável por causar desequilíbrios regionais que se evidenciam claramente no espaço geográfico. No mais, essa necessidade constante de inovar, de produzir aportes em infraestrutura que promovam conhecimento, inovações, processa-se, tendo em vista “que as empresas se localizam nos territórios não de maneira ‘acidental’ e sim, favorecidas por fatores como infraestrutura” (Ibañez, 2014, p. 128).

O pensar nas redes logísticas foi o elemento fundamental para proporcionar ainda mais condições para que essas reestruturações fossem fomentadas. Nessa lógica, o porto foi um incentivador, e as suas conexões logísticas foram instrumentos cruciais e responsáveis por novas estruturas produtivas e territoriais. As transformações e reconfigurações manifestadas, como a formação de um complexo territorialmente concentrado, indicam como essas mudanças foram predominantemente impulsionadas pelo papel polarizador e articulador exercido pelo Porto, que funcionou como precursor de um polo logístico e produtivo.

Assim, múltiplos movimentos impulsionaram um pensamento mais enérgico sobre questões infraestruturais, objetivando produzir no território elementos que minimizassem os entraves logísticos advindos da década de 90 e maximizassem o desenvolvimento das atividades portuárias, inclusive as questões referentes ao acesso. Itaguaí se tornou acolhedor de incrementos voltados à expansão das suas competências territoriais, induzidos pelo estímulo advindo das esferas estadual e federal. O município passou a se configurar, dentro desse contexto, como uma espécie de tríade logística de transporte, com uma rede rodoviária (*proximidade à BR-101, BR-040, BR-465 e RJ-099, BR-116 e ao Arco Rodoviário Metropolitano*²⁴), ferroviária (*a Malha Regional Sudeste - MRS Logística S.A*) e marítima (*Portos*). Promoveu-se a criação de elementos infraestruturais, que funcionaram como veias se expandindo no território, facilitando tanto a lógica da fluidez quanto a consolidação dos empreendimentos públicos-privados por meio da expansão das integrações logísticas.

Portanto, o “renascer” do Porto com novo fôlego marcou significativamente a esfera territorial-local e suas imediações. Itaguaí – território “privilegiado” e com uma “vocalização logística” – reinseriu-se em uma rota de injeção de capital, tornando-se um lócus concentrador de investimentos. As dinâmicas que passaram a ser incorporadas se apresentaram como um estratagema territorial, tendo em vista o redirecionamento de investimentos a partir da reestruturação de antigas bases produtivas e o surgimento de novos processos em lugares “periféricos” da metrópole – caracterizando um deslocamento para o Extremo Oeste Metropolitano do Rio de Janeiro.

O porto desempenhou um papel ativador de recursos e de relações que contemplaram a formação de uma nova configuração espacial logístico-industrial, não apenas no território onde se encontra localizado mas também no seu entorno, em áreas outrora totalmente desvinculadas de operações com funções produtivas. Como exposto por Floriano de Oliveira (2008), “temos a expansão da influência do espaço metropolitano para além de seus limites tradicionais, incorporando de formas variadas cidades e aglomerados urbanos mais afastados”.

24 Com o intuito de promover maior integração produtiva do território fluminense, facilitando a articulação entre os principais complexos econômicos, passou a ser construída, a partir de 2008, uma ligação entre rodovias extranúcleo metropolitano, na borda metropolitana fluminense, por meio da criação do Arco Rodoviário Metropolitano – BR-493/RJ-109 – que se conecta diretamente ao porto, portanto, facilita a questão de comunicação. Como defendido por Gomes Filho (2013), “o arco metropolitano, então, está atrelado à superação dos grandes entraves em infraestrutura de transportes, considerado um imenso ‘gargalo’ para uma maior dinâmica das atividades econômicas”.

Sobre essa configuração, o autor afirma que há:

[...] um crescimento das atividades econômicas, de infraestrutura e de logística, que produzem um maior dinamismo e maior autonomia desses novos centros em relação ao núcleo. Municípios que, em função de se situarem nos limites externos da metrópole, passam a ser dinamizados pela implantação de importantes atividades que polarizam outros municípios em seu entorno, e passam, também, a incorporar atividades antes situadas no núcleo (Floriano de Oliveira, 2008).

Nesse contexto de reestruturações produtivas, consolida-se um processo de formação de novas organizações e usos do território para além do núcleo metropolitano, culminando em uma estratégia na qual o domínio dos territórios pela lógica do capital se intensifica, especialmente em espaços da “*periferia da periferia*”²⁵.

CONSIDERAÇÕES FINAIS: PORTO DE ITAGUAÍ, TERRITÓRIO E DESENVOLVIMENTO LOCAL

Considerando o processo no início deste século, promovido a partir do fortalecimento de ações em prol do porto como indutor de transformações, verificou-se a expansão de atividades logísticas e produtivas, acompanhada de mudanças expressivas nas dinâmicas territoriais, em direção ao Extremo Oeste Metropolitano do Rio de Janeiro. Dessa forma, o uso do território de Itaguaí, dado seu aspecto estratégico de “cidade do porto”, inseriu-se em um cenário que o consolidou como peça-chave na constituição de uma nova geografia econômica e industrial fluminense.

Tendo em vista essa configuração, torna-se relevante refletir mais enfaticamente sobre a relação entre o porto, seu território e a questão do desenvolvimento local. Nesse sentido, as cidades portuárias dos países periféricos – sobretudo distantes do núcleo metropolitano, como é evidenciado no Extremo Oeste Metropolitano do Rio de Janeiro – onde, inclusive, as leis são mais brandas, significam um sinal da chegada de oportunidades²⁶ e se tornam “sinônimo de desenvolvimento”. Por esse motivo, o poder municipal de Itaguaí a promoveu como “a cidade do porto”, como se somente isso fosse capaz de gerar a materialização real do progresso²⁷.

Contudo, os processos idealizados para o Porto foram totalmente desconectados de qualquer relação que ultrapassasse o processo estritamente logístico-produtivo, desconsiderando um real desenvolvimento no contexto local. Desde sua concepção, passando pelos processos de modernização na década de 1990 até as reestruturações

25 “Itaguaí, Seropédica, Paracambi, Queimados e Japeri compõem, preliminarmente, a periferia da periferia, com diferentes ritmos e realidades quando comparadas com o restante da Baixada Fluminense”. OLIVEIRA, Leandro Dias de; GERMANO, André Luiz do Nascimento; PINHO, Miguel Alexandre do Espírito Santo. Crise, desenvolvimento e território: reflexões sobre o extremo oeste da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. **Cadernos do Desenvolvimento Fluminense**, Rio de Janeiro, v. 18, p. 42-62, 2021. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/cdf/article/view/58822/37495>. Acesso em: 19 ago. 2023.

26 Todo esse cenário ainda é, em partes, envolto em questões ideológicas, cuja chegada da indústria na “periferia” ainda é saudada com uma imagem positiva, com um discurso de fonte de progresso e perspectivas para o desenvolvimento local. Nesse patamar, pequenas mudanças são vistas como grandes novidades e se constrói a esperança da melhoria das condições de vida, algo ínfimo que seria inviável de se consolidar também frente aos já problemas enraizados pelas administrações municipais locais, suas fragilidades e incapacidades.

27 Tal pensamento se refere a como que nos países centrais as cidades portuárias acabam sendo vistas com um estigma negativo pela presença do porto, devido aos reflexos negativos que esse provoca, mas, nos periféricos, acaba sendo associado a uma possibilidade de gerar à população no entorno melhoria nas condições de vida e trabalho por meio dos investimentos atraídos por esse. Esse panorama se encontra condizente à forma como a indústria atraída para esses locais ainda é reabilitada como fonte de progresso.

advindas neste século, não houve, de fato, preocupação com os aspectos econômicos e sociais da cidade. Todo o planejamento foi orientado exclusivamente pela perspectiva de rentabilidade econômica em escala nacional, subordinando o espaço local a um projeto voltado à ampliação da inserção do país no comércio mundial.

O porto jamais foi pensado para a cidade de Itaguaí. Desde sua origem, a intenção central sempre esteve atrelada ao uso estratégico do território, concebido como um espaço destinado à concretização de objetivos vinculados à inserção do país em uma lógica econômica global. Todas as ações, desde a escolha de sua localização, evidenciam que o projeto portuário não foi resultado de iniciativas das esferas públicas locais ou regionais, mas sim parte de um projeto político de desenvolvimento econômico formulado e conduzido pela esfera nacional. Esse entendimento é corroborado pela declaração de um dos idealizadores do projeto Sepetiba, Raphael de Almeida Magalhães, o qual afirma que:

[...] quando imaginamos Sepetiba, o objetivo principal que nos mobilizava era exatamente para ouvir que o porto pudesse se converter no mais eficiente centro de logística do país, em condições de atender a economia de toda a região sudeste”. “Sepetiba nunca foi um projeto local, mas sim nacional (Rodrigues, 2009, p. 18).

Assim, o planejamento e o desenvolvimento do sistema portuário, desde sua concepção, configuraram-se como um processo alheio à cidade propriamente dita, e essa dinâmica foi perpetuada ao longo da década de 1990, sem mudanças significativas neste século. Embora o foco tenha sido a modernização das infraestruturas portuárias, não houve a elaboração de um planejamento territorial que transcendesse o porto em si, integrando políticas públicas voltadas tanto ao contexto local quanto à sua área de influência.

Conforme Gusmão (2010, p. 30), todos esses elementos “não tinham, portanto, como preocupação o planejamento do desenvolvimento local ou regional, ou o ordenamento e gestão territorial da sua área de influência”. Nesse sentido, evidencia-se que o recorte espacial analisado reflete de maneira inequívoca a estratégia desenvolvimentista de formação de “extensos ‘territórios logísticos de escoamento’, os quais têm sido mais funcionais em relação à lógica dos negócios dessas empresas do que em relação ao desenvolvimento local-regional” (Gusmão, 2010, p. 24).

Sobre isso, Monié e Vidal (2006, p. 984-985) destacam que:

[...] os investimentos são consideráveis, as tecnologias de manuseio das cargas restringem a criação de empregos, as interações com o local de implantação são também limitadas, pois a função maior da plataforma portuária reside na sua capacidade de redistribuir imediatamente os fluxos que para ela convergem. Ou seja, o porto é um simples equipamento de transporte, inserido numa rede global e a serviço da lógica exclusivamente global das multinacionais, que beneficia pouco o lugar onde ele se localiza. Por isso, o hub é sempre apresentado como enclave desterritorializado que não contribui para o desenvolvimento da região onde foi implantado.

Destarte, as ações direcionadas ao sistema portuário sempre estiveram conectadas ao objetivo de explorar as potencialidades territoriais em função de uma lógica produtiva, desconectada da promoção de impactos sociais sólidos e duradouros. Itaguaí permaneceu visto como um ambiente favorável para a fluidez das exportações, enquanto os planos de desenvolvimento – ou melhor, as práticas voltadas ao crescimento econômico – pouco se articularam com as demandas locais.

Não houve uma preocupação com o contexto local, seja em promover um desenvolvimento local, seja em reverberar diálogos com as questões sociais, culturais, econômicas e ambientais pré-existentes. Desde a implantação das atividades portuárias e industriais na Baía de Sepetiba, geraram-se expressivas marcas e reordenamentos territoriais, modificando as relações históricas e subordinando, cada vez mais, o local a um projeto nacional voltado às exigências globais.

Todo o processo em torno do Porto de Itaguá – desde sua construção, passando pelas modernizações até as reestruturações mais recentes – foi conduzido sob a orientação de um projeto nacional influenciado por pressões externas e por uma lógica voltada à inserção em um mundo globalizado. Esse modelo se adaptou a padrões logísticos internacionais, sem considerar, de forma significativa, as relações locais e suas dinâmicas específicas.

Apesar do protagonismo adquirido pelo Porto no início deste século, cujos reflexos territoriais foram notáveis, movimentos de instabilidade, como a crise no mercado de commodities a partir de 2013, enfraqueceram as expectativas em torno do aparato logístico e de seu entorno. Esse cenário resultou em uma série de desinvestimentos e perda de dinamismo.

A conjuntura foi agravada pela “atmosfera de crise”²⁸ instaurada no Brasil de forma mais intensa entre 2015 e 2016, marcada por instabilidades políticas, econômicas e institucionais. Esse período levou a uma retração generalizada nos investimentos em diversos setores de infraestrutura, ampliando o impacto negativo sobre o projeto portuário.

Em um contexto amplo, diversos acontecimentos antes mesmo de 2015-2016²⁹ já demonstravam uma instabilidade e afetaram diretamente esse recorte espacial, como o fato de o Arco Rodoviário Metropolitano estar incompleto, além de ser alvo de abandono³⁰, violência³¹ e subutilização; o Superporto Sudeste, transformado em Porto Sudeste do Brasil, mudou de mãos³²; a crise do império X³³; a TKCSA, o maior investimento privado nos últimos anos no território fluminense³⁴, ter diminuído a carga de investimentos e ter sido vendida para outro grupo³⁵, assim como históricos negativos atrelados à sua atuação³⁶; além das inúmeras demissões e perspectivas não animadoras em relação ao legado de todo esse processo, sempre marcados por graves impactos socioambientais e deslocados de um desenvolvimento social local.

28 Disponível em: <https://www.moneytimes.com.br/o-trauma-de-2015-e-2016-no-brasil/>. Acesso em: 7 ago. 2023.

29 Disponível em: <https://odia.ig.com.br/amp/odiaestado/2015-10-31/crise-economica-faz-planos-de-melhorias-em-itaguai-naufragarem.html>. Acesso em: 7 ago. 2023.

30 Ver: <https://extra.globo.com/rio/noticia/2023/07/arco-metropolitano-fica-sem-postes-de-iluminacao.ghtml>. Acesso em: 7 ago. 2023.

31 Disponível em: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2016/10/arco-metropolitano-ja-registrou-300-roubos-em-nove-meses.html>. Acesso em: 7 ago. 2023.

32 A trading holandesa Trafigura e o fundo árabe Mubadala fecharam a parceria para investir no Porto Sudeste. Ver: <https://oglobo.globo.com/economia/consorcio-que-acertou-compra-do-porto-sudeste-de-eike-batista-vai-assumir-divida-de-5674-bi-9951626> e <http://www.portosudeste.com/pt/>. Acesso em: 7 ago. 2023.

33 Disponível em: <https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2013/12/11/entenda-a-crise-que-abalou-o-império-de-eike-batista-em-2013.htm>. Acesso em: 7 ago. 2023.

34 <https://oglobo.globo.com/economia/csa-de-maior-empreendimento-privado-do-pais-fonte-de-prejuizo-20961470#:~:text=RIO%20%2D%20A%20Companhia%20Sider%C3%BArgica%20do,empregos%2C%20ainda%20durante%20as%20obras>. Acesso em: 7 ago. 2023.

35 Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/ternium-compra-100-da-siderurgica-csa-da-thyssenkrupp-20961385>. Acesso em: 7 ago. 2023.

36 “Em um território onde antes predominava uma vida pacata, com mobilidade, águas limpas, ar puro, atividade pesqueira e agricultura familiar, hoje prevalece o caos urbano, a contaminação e a impossibilidade de uma produção de subsistência. É dessa forma que vivem os moradores do bairro de Santa Cruz, na Zona Oeste do Rio de Janeiro, desde o início da instalação da Ternium Brasil, antiga TKCSA, em 2005. Um cenário de violações de direitos humanos e ambientais que também se repete em outros territórios explorados pela mineração, pela siderurgia e por outros modelos extrativistas.” Disponível em: <https://diplomatie.org.br/desinvestimento-da-vale-e-da-ternium-reforca-violacao-de-direitos/>. Acesso em: 10 ago. 2023.

Referências

ALCANTARA, Denise; TÂNGARI, Vera Regina. Nós nas redes: Conflitos e Transformação da Paisagem da Ilha da Madeira, Itaguaí. *In: SEMINÁRIO NACIONAL SOBRE ÁREAS DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE EM MEIO URBANO*, 2., 2012, Natal/RN. **Anais...** Natal: UFRN, 2012.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). **Área de Arrendamento ITG03** -Porto de Itaguaí-RJ. Disponível em: <https://www.gov.br/antag/pt-br>. Acesso em 8 set. 2023.

CHAGAS, Guilherme Mapelli. O processo de reestruturação territorial-produtiva na cidade de Itaguaí, Rio de Janeiro. **Espaço e Economia** [on-line], v. 7, 2015. Disponível em: <https://journals.openedition.org/espacoeconomia/1898>. Acesso em: 7 ago. 2023.

CHAGAS, Guilherme Mapelli. Transformações Atuais na Baixada Fluminense: O Processo de Reestruturação Territorial -Produtiva em Itaguaí -Rio de Janeiro. **Revista de História da UNIABEU** [on-line], v. 6 n. 11, 2016. Disponível em: <http://revista.uniabeu.edu.br/index.php/reconcavo/article/view/2607>. Acesso: 8 ago. 2023.

CHAGAS, Guilherme Mapelli. **A reestruturação territorial-produtiva de Itaguaí/RJ: ascensão e crise de uma cidade símbolo do Novo Desenvolvimentismo Fluminense**. 2017. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ), Seropédica, 2017.

COCCO, Giuseppe (Org.) **A Cidade Estratégica: novas e velhas práticas no planejamento do Rio de Janeiro – a impostura do Porto de Sepetiba**. Rio de Janeiro: DP&A, 2001. Coleção Espaços do Desenvolvimento.

COMPANHIA DOCAS DO RIO DE JANEIRO (CDRJ). **Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Itaguaí**. Rio de Janeiro: Tostes & Medeiros Engenharia Ltda. 2007. Disponível em: <https://www.portosrio.gov.br/pt-br/negocios/pdz>. Acesso em: 11 ago. 2023.

DAMAS, Eduardo Tavares. **Distritos industriais da cidade do Rio de Janeiro: gênese e desenvolvimento no bojo do espaço industrial carioca**. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2008, 143 p.

DIAS PEREIRA, José Maria. Uma breve história do desenvolvimentismo no Brasil. **Cadernos do Desenvolvimento**, Rio de Janeiro, v. 6, n. 9, p. 121-141, jul.-dez. 2011. Disponível em: http://centrocelsofurtado.com.br/arquivos/image/201906171334010_CD9_artigo_5.pdf Acesso em: 10 ago. 2023.

DUPAS, Gilberto. O Mito do progresso. **Novos estudos CEBRAP**, n. 77, p. 73–89, mar. 2007.

FIRKOWSKI, Olga Lúcia Castreghini; SPOSITO, Eliseu Savério (Orgs.). **Indústria, ordenamento do território e transportes, a contribuição de André Fischer**. São Paulo: Editora Expressão Popular, 2008.

GOMES, Maria Terezinha Serafim. O Debate sobre a Reestruturação Produtiva no Brasil.

RAEGA - O Espaço Geográfico em Análise, [S. l.], v. 21, 2011. DOI: 10.5380/raega.v21i0.21231.

GOMES FILHO, Júlio César. O Arco Rodoviário Metropolitano como Elemento de Reestruturação do Espaço Fluminense. **Revista Continentes: Revista de Geografia da UFRRJ**, Seropédica, ano 2, n. 2, 2013. Disponível em: <http://www.tiagomarino.com/continentes/index.php/continentes/article/view/22>. Acesso em: 18 ago. 2023.

GUSMÃO, Paulo. Apropriação e Ordenamento Territorial na Zona Costeira no Estado do Rio de Janeiro: Grandes Corporações ou As Políticas Públicas? **R. B. Estudos Urbanos e Regionais**, [S. l.], v. 12. n. 2, p. 23-37, novembro de 2010. Disponível em: <https://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/251>. Acesso em: 18 ago. 2023.

IBAÑEZ, Pablo. Geografia e Inovação Tecnológica: uma Abordagem Urgente. **Espaço Aberto**, Rio de Janeiro, v. 4, n. 1, p. 121-138, 2014. Disponível em: <https://revistas.ufrj.br/index.php/EspacoAberto/article/view/2437>. Acesso em 15 ago. 2023.

INSTITUTO POLÍTICAS ALTERNATIVAS PARA O CONE SUL - PACS. **Baía de Sepetiba: fronteira do desenvolvimentismo e os limites para a construção de alternativas**. Rio de Janeiro: PACS, maio de 2015. 124 p.

LEAL NETO, Alexandre de Carvalho. **A expansão do terminal de contêineres de Sepetiba: uma aplicação da dinâmica de sistemas e considerações ambientais**. 2000. Dissertação (Mestrado em Ciências em Planejamento Energético) - COPPE/UFRJ, Rio de Janeiro, 2000.

LOPES, Vera Maciel. **Era uma vez uma ilha de pescadores artesanais: impactos socioambientais dos grandes complexos industriais, conflitos e resistência (Ilha da Madeira/Itaguaí-RJ)**. 2013. Tese (Doutorado em Meio Ambiente) - Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2013.

MARTINS, Gabriela Rebello. Atores Hegemônicos (Velhos e Novos) e a Organização do Território Fluminense: O Porto de Itaguaí e o Porto do Açu. *In*: CONGRESSO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA POLÍTICA, GEOPOLÍTICA E GESTÃO DO TERRITÓRIO, 1., 2014, Porto Alegre. **Anais...** Porto Alegre: Editora Letra1; Rio de Janeiro: REBRAGEO, 2014.

MELO, Luiz Martins de; DOMINATO, Vinicius. **Desenvolvimento Econômico Local da Zona Oeste do Rio de Janeiro e de seu Entorno**. Trabalho sobre Logística, Políticas Industriais e de Apoio. Rio de Janeiro: Projeto FAPERJ no E-26/110. 644/2007, 2009. Disponível em: <http://www.camara.rj.gov.br/planodiretor/pd2009/ufrjpd/textos/logistica.pdf>. Acesso em 13 ago. 2023.

MERCADANTE, Aloízio. **As bases do Novo Desenvolvimentismo: análise do governo Lula (2003-2010)**. Tese (Doutorado em Economia) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2010.

MONIÉ, Frédéric; VIDAL, Soraia Maria do S. C. **Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva**. Revista de Administração Pública, Rio de Janeiro, v. 40, n. 6, p. 975-995, nov./dez. 2006. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rap/a/sj58WbxPncB9H8dQhsgmtNS/?format=pdf>. Acesso em: 14 ago. 2023.

MULS, Leonardo Marco. **O desenvolvimento econômico local do município de Itaguaí:**

o capital social e o papel das micro, pequenas e médias. 2004. 427 p. Tese (Doutorado em economia) – Instituto de economia, Universidade do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2004. Disponível em: <https://buscaintegrada.ufrj.br/Record/aleph-UFR01-000640059>. Acesso em: 15 ago. 2023.

OLIVEIRA, Floriano José Godinho. **Reestruturação produtiva, território e poder no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Garamond, 2008.

OLIVEIRA, Floriano José Godinho de; OLIVEIRA, Leandro Dias de. Espaço metropolitano, regionalização da economia e reestruturação produtiva no estado do Rio de Janeiro, Brasil. **Cuyonomics Investigaciones En Economía Regional**, v. 3, n. 5, p. 39-65, 2020. Disponível em: <http://revistas.uncu.edu.ar/ojs/index.php/cuyonomics/article/view/3601>. Acesso em: 14 ago. 2023.

OLIVEIRA, Floriano José Godinho. Investimentos públicos e o planejamento econômico-territorial: o fracasso dos planos e a insuficiência das redes técnicas e de logísticas no Rio de Janeiro. **Cadernos do Desenvolvimento Fluminense**, Rio de Janeiro, n. 23, jul. -dez. 2022. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/cdf/article/view/71663>. Acesso em: 14 ago. 2023.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. **A Construção do Desenvolvimento Sustentável na Cidade de Volta Redonda**: Um Estudo sobre Reestruturação do Território e Ideologia, 2006. 204 p. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Departamento de Geografia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), Rio de Janeiro, 2006.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. **A Geopolítica do Desenvolvimento Sustentável**: um estudo sobre a Conferência do Rio de Janeiro (Rio -92), 2011. 283 p. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), Campinas – SP, 2011.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. Os Desafios do Ensino de Geografia em Tempos de Reestruturação Territorial-Produtiva da Cidade de Seropédica. *In*: GRANHA, Gustavo Souto Perdigão; FAZOLLO, Sara Araújo Brito; MORAES, Francisco José Dias de; SILVA, Wanderley da; JORGE, Vladimir Lombardo (Orgs.). **O PIBID da UFRRJ**: formação docente e práticas pedagógicas inovadoras em sala de aula. Rio de Janeiro: Imperial Novo Milênio, 2015.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. A emersão da região logístico-industrial do Extremo Oeste Metropolitano fluminense: reflexões sobre o processo contemporâneo de reestruturação territorial-produtiva. **Espaço e Economia** [on-line], v. 7, 2015. Disponível em: <https://espacoeconomia.revues.org/1814>. Acesso em: 19 ago. 2023.

OLIVEIRA, Leandro Dias de; ROCHA, André Santos da. Neodesenvolvimentismo e reestruturação produtiva: O processo de reordenamento territorial no Oeste Metropolitano Fluminense (Rio de Janeiro, Brasil). *In*: Helena Pina; Paula Remoaldo; Maria da Conceição Ramos; Helder Marques. (Org.). **The Overarching Issues of the European Space**: The territorial diversity of opportunities in a scenario of crisis. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2014.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. As “fronteiras” da Região Metropolitana do Rio de Janeiro: mudanças territoriais e ajustes no circuito econômico-produtivo. *In*: Helena Pina; Maria

Felisbela Martins. (Org.). **The Overarching Issues of the European Space = Grandes Problemáticas do Espaço Europeu: A strategic (re)positioning of environmental and socio-cultural problems? Um (re)posicionamento estratégico das questões ambientais e socioculturais?** Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2019.

OLIVEIRA, Leandro Dias de; GERMANO, André Luiz do Nascimento; PINHO, Miguel Alexandre do Espírito Santo. Crise, desenvolvimento e território: reflexões sobre o extremo oeste da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. **Cadernos do Desenvolvimento Fluminense**, Rio de Janeiro, v. 18, p. 42-62, 2021. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/cdf/article/view/58822/37495>. Acesso em: 19 ago. 2023.

RODRIGUES, Rejane Cristina de Araujo. Modernização dos Portos -Análise das transformações na estrutura portuária do país e dos impactos na região de Sepetiba -RJ. *In: ENCUESTRO DE GEÓGRAFOS DE AMÉRICA LATINA*, 12., 2009, Montevideo. **Anais...** Montevideo: Universidad de la Republica, 2009, p. 33-47. Disponível em: <https://docplayer.com.br/7440602-Tema-1-geografia-de-la-america-latina-em-transformacion-politicas-y-social.html>. Acesso em: 14 ago. 2023.

RIO DE JANEIRO. Tribunal de Contas do Estado (TCE-RJ). Secretaria Geral de Planejamento. **Estudo Socioeconômico dos Municípios do Estado do Rio de Janeiro – Itaguaí, 2010**. 131 p. Disponível em: <http://www.tce.rj.gov.br>. Acesso em: 25 ago. 2023.

RIO DE JANEIRO. Tribunal de Contas do Estado (TCE-RJ). Secretaria Geral de Planejamento. **Estudo Socioeconômico dos Municípios do Estado do Rio de Janeiro – Itaguaí, 2014**. 122 p. Disponível em: <http://www.tce.rj.gov.br>. Acesso em: 2 set. 2023.

VASCONCELLOS, Lelia Mendes de. Território, Redes e Portos. O Estado do Rio de Janeiro. *In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO*, 1., 2010. **Anais...** Rio de Janeiro: ANPARQ, 2010. p. 1-17. Disponível em: <https://www.anparq.org.br/dvd-enanparq/simposios/144/144-804-1-SP.pdf>. Acesso em: 24 ago. 2023.

ZELAYA, Luis Gustavo; MATTOS, Nathalia Oliveira de; CORREIA, Stefano Zelaya; CORREIA, Maria Fernanda Zelaya. Logística portuária brasileira sua evolução do setor e perspectivas. *In: CONGRESSO NACIONAL DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO*, 11., 2015, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro: UFF, 2015.

Capítulo 2

Compressão espaço-tempo, inteligência artificial e o controle logístico-urbano: uma interpretação a partir do iFood

Pedro Henrique Faleiro Beça Silva

INTRODUÇÃO

Nos últimos anos, foi testemunhada uma revolução tecnológica que alterou profundamente a forma como as pessoas vivem, trabalham e se relacionam com o mundo ao seu redor. O avanço vertiginoso da inteligência artificial (IA) desempenhou um papel central nesse processo de transformação, abrindo portas para um futuro que muitos imaginavam apenas em obras de ficção científica. À medida que a IA se consolida como uma força motriz deste tempo, ela molda e redefine não apenas a maneira como as pessoas interagem com o espaço urbano mas também a própria natureza desse espaço.

A “compressão espaço-tempo”, termo cunhado por David Harvey (2006 [1989]), ganha uma nova dimensão à medida que a IA se insere cada vez mais nas vidas das pessoas. A velocidade das mudanças sociais e tecnológicas, alimentada por essa revolução digital, está reconfigurando as barreiras tradicionais de tempo e espaço, criando um ambiente que parece existir em um “espaço sem tempo”. Nessa perspectiva, este artigo explora como a IA, fruto do avanço tecnológico, desempenha um papel essencial nessa metamorfose do espaço urbano.

À proporção que são examinados os impactos da IA, fica evidente que essa tecnologia acelera os processos sociais e influencia diretamente a estrutura e a função das cidades. Desde a otimização dos sistemas de transporte público até a criação de espaços urbanos mais eficientes e sustentáveis, a IA está moldando a experiência nas cidades de maneiras inimagináveis. Neste artigo, será explorado como a IA está transformando a mobilidade urbana, a segurança, a gestão de recursos e até mesmo a própria definição de comunidade nas áreas urbanas.

Nesse contexto de revolução tecnológica e transformação do espaço urbano, um exemplo emblemático da influência da IA é a ascensão do iFood, uma plataforma de entrega de comida que se tornou parte integrante da vida nas cidades. O iFood, além de simplificar a maneira como as pessoas acessam uma variedade de alimentos, redefiniu a experiência de pedir comida e a própria dinâmica dos restaurantes locais.

O iFood utiliza algoritmos avançados de IA para otimizar as entregas, rastrear pedidos em tempo real e prever preferências dos consumidores. Isso agiliza o processo de entrega e influencia diretamente os padrões de consumo e a distribuição geográfica dos restaurantes. Como resultado, o espaço urbano passa a ser moldado de acordo com a demanda gerada por essa plataforma, criando uma interdependência única entre a tecnologia e a dinâmica urbana.

Este artigo mergulha no cerne da revolução da inteligência artificial e sua influência no espaço urbano, explorando as maneiras pelas quais as pessoas estão navegando por um mundo que, cada vez mais, parece existir em um “espaço sem tempo”. Conforme a IA molda e redefine as cidades, é preciso entender seu impacto no espaço, na sociedade e no cotidiano.

A COMPRESSÃO DO ESPAÇO-TEMPO

David Harvey introduziu o conceito de “compressão espaço-tempo” em seu livro “*A Condição Pós-Moderna*” (1989). Harvey argumenta que a aceleração dos processos sociais leva à compressão do espaço e do tempo, de modo que as barreiras espaciais e temporais são cada vez mais reduzidas. Ele associa essa compressão espaço-tempo à transição para o pós-modernismo, que ele vê como uma resposta às condições de vida em rápida mudança. A compressão espaço-tempo de Harvey é uma metáfora para a forma como a tecnologia e a globalização reduziram a relevância do espaço físico e aceleraram o ritmo da vida. Isso se nota em muitos aspectos da vida contemporânea, desde as viagens aéreas e a comunicação instantânea até a globalização do comércio e da produção.

A noção de “compressão do tempo x espaço” tem sido amplamente discutida na literatura acadêmica, principalmente em relação ao processo de globalização e ao avanço tecnológico. Essa ideia sugere que as inovações tecnológicas, particularmente nos campos da comunicação e do transporte, estão transformando a percepção de tempo e espaço, dando a impressão de que o mundo está se tornando cada vez “menor”. Essa sensação de distâncias mais curtas se conecta com a aceleração dos acontecimentos globais.

Com o advento e aprimoramento contínuo das tecnologias de comunicação e transporte, o globo parece “encolher”, já que há a possibilidade de se comunicar e se deslocar de um lugar para outro com uma facilidade e velocidade sem precedentes. Consequentemente, o avanço tecnológico, fruto sobretudo da Terceira Revolução Industrial, está criando uma escala de tempo e espaço, embora essa mudança esteja mais relacionada à velocidade de transporte e comunicação do que à mudança física real no tamanho do mundo. Isso cria a percepção de que o mundo está encolhendo e as distâncias estão se tornando mais curtas (Harvey, 2006).

Segundo Harvey (2006 [1989]), as concepções de tempo e espaço são criadas por meio de práticas e processos materiais que servem à reprodução da vida social. A objetividade do tempo e do espaço deriva dessas práticas materiais de reprodução social, que podem variar geográfica e historicamente. Assim, cada modo distinto de produção ou formação social incorpora um conjunto particular de práticas e conceitos de tempo e espaço.

A modernização envolve a perturbação perpétua dos ritmos espaciais e temporais (Harvey, 2006 [1989]). O avanço tem como uma de suas missões a produção de novos sentidos para o espaço e para o tempo em um mundo de efemeridade e fragmentação. Modificações na qualidade do espaço e do tempo podem surgir por meio da busca por lucros monetários (Harvey, 2006 [1989]).

O dinheiro, que não tem um sentido independente do tempo e do espaço, pode ser obtido alterando os modos de uso e definição do tempo e do espaço. A troca de mercadorias materiais envolve mudança de localização e movimento espacial, e todo sistema complexo de produção envolve organização espacial. Superar essas barreiras espaciais custa tempo e dinheiro, tornando a eficiência na organização e no movimento espacial uma questão importante para todos os capitalistas.

O tempo de produção, associado ao tempo de circulação de troca, forma o conceito de “tempo de giro do capital”, que é de importância extrema. Quanto mais rápida a recuperação do capital posto em circulação, maior será o lucro obtido. As definições de “organização espacial eficiente” e “tempo de giro socialmente necessário” são medidas fundamentais na busca do lucro – e ambas estão sujeitas a mudanças (Harvey, 2006 [1989], p. 209). No entanto, esse modelo de produção e circulação de mercadorias está desvinculado das realidades humanas e naturais. Ele opera em um mundo separado, embora seja uma construção humana.

O tempo abstrato do capitalismo, que mede a produção de mercadorias, é um conceito que não existe materialmente, mas existe de forma objetiva e se impõe sobre nós como uma força sobrenatural. A abstração máxima do tempo no capitalismo é a ideia de um “espaço sem tempo”, em que o tempo é levado às suas últimas consequências, sem qualquer distinção da realidade. O progresso, nesse contexto, é a aceleração do tempo, a aceleração da produção de mercadorias e a ampliação imperativa do domínio dessa abstração sobre as vidas humanas.

A noção de “compressão do espaço-tempo”, conforme apresentada por David Harvey, oferece uma perspectiva fascinante para compreender como a evolução tecnológica e a globalização estão moldando o mundo contemporâneo. Observa-se a rapidez com que as pessoas podem se comunicar e se deslocar atualmente. A ascensão das redes sociais e das comunicações instantâneas, aliada às viagens aéreas acessíveis, contribuiu para maior conectividade global, encurtando as percepções de distância e tornando o mundo mais acessível.

A relação intrínseca entre o tempo, o espaço e o capitalismo, conforme enfatizado por Harvey, também merece análise cuidadosa. O conceito de “espaço sem tempo” no contexto do capitalismo, em que o tempo é tratado como uma mercadoria a ser maximizada, pode levar a uma sociedade excessivamente orientada ao crescimento econômico, muitas vezes negligenciando as necessidades humanas e o bem-estar.

A incorporação da inteligência artificial (IA) no panorama da compressão do espaço-tempo, conforme descrito, é um aspecto crucial a ser considerado. À medida que a tecnologia de IA avança, ela se torna uma força ainda mais significativa na transformação da maneira como se interage com o mundo ao redor. A IA está desempenhando um papel fundamental na aceleração dos processos sociais e econômicos. Sistemas de IA estão sendo amplamente utilizados para otimizar operações em empresas, agilizar a tomada de decisões e automatizar tarefas, reduzindo o tempo necessário para realizar muitas atividades. Isso se traduz em uma compressão adicional do tempo, em que a IA é fundamental na busca pela eficiência e produtividade.

Ademais, a IA está profundamente ligada à globalização. Por meio da IA, as barreiras linguísticas estão sendo superadas – haja vista a tradução automática em tempo real – e a análise de dados em escala global está se tornando possível. Isso alimenta maior conectividade e colaboração em nível global, aproximando culturas e pessoas de maneira semelhante à compressão do espaço-tempo. A interseção entre a IA e a compressão do espaço-tempo é uma área de rápida evolução que redefine fundamentalmente a interação humana com o mundo. A integração da IA na compressão do espaço-tempo é um desafio para o século XXI, sobretudo no que tange à urbe.

INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL E O CONTROLE LOGÍSTICO-URBANO

A Inteligência Artificial (IA) tem-se tornado uma ferramenta cada vez mais presente e influente na organização e controle do espaço urbano, especialmente quanto à logística de entrega de alimentos. O iFood, como um dos principais atores nesse cenário, utiliza a IA para gerenciar e otimizar suas rotas de entrega, moldando a dinâmica urbana e a experiência dos clientes e dos entregadores. A IA, nesse contexto, opera como um maestro invisível, orquestrando a demanda complexa de pedidos, entregadores e rotas. Por meio de algoritmos sofisticados, a IA analisa uma miríade de variáveis – desde a localização do cliente e do restaurante até a disponibilidade dos entregadores e as condições do trânsito – para determinar a rota mais eficiente.

Para o cliente, a IA promete uma entrega rápida e sem complicações, o que mascara uma realidade mais complexa e problemática. A IA, ao determinar as rotas de entrega, molda a experiência do cliente e reconfigura o espaço urbano de acordo com sua própria lógica de eficiência e lucratividade. As ruas e bairros da cidade são transformados em um tabuleiro de xadrez algorítmico, em que os movimentos dos entregadores são determinados pela IA.

Para o entregador, a IA é uma presença constante e muitas vezes opressiva. A promessa de flexibilidade e autonomia rapidamente se desvanece diante da realidade de um trabalho controlado por algoritmos. A IA, ao determinar as rotas de entrega, exerce um controle rígido sobre o trabalho dos entregadores, impondo um ritmo de trabalho frenético e inumano: ao avaliar o desempenho dos entregadores com base em critérios algorítmicos, cria um ambiente de trabalho altamente competitivo e precário.

Anteriormente relegada ao universo imaginativo da ficção científica, a IA agora avança vigorosamente, tornando-se uma tecnologia aplicável e pragmática com potencial imenso para reconfigurar o modo como as cidades são administradas. Essa transição é um reflexo direto da rápida evolução da tecnologia, juntamente com a crescente digitalização que permeia as sociedades contemporâneas. O ritmo acelerado da inovação tecnológica tem alterado drasticamente a forma como se pensa, age e interage com o ambiente urbano ao redor. A integração da tecnologia nas cidades tem consequências profundas, modificando o espaço urbano e redefinindo a maneira como ele é governado.

A obra “*Cidades Inteligentes em Perspectivas*” (2019) sublinha essa mudança, afirmando que “a inteligência artificial será vista como um componente comum na gestão da cidade e não mais como um elemento especulativo da ficção científica”. Essa previsão ressalta a realidade emergente na qual a IA não é apenas uma ferramenta adicional, mas um elemento essencial na administração e operação das cidades. A transformação propiciada pela IA promove eficiência e previsibilidade, tornando as cidades mais inteligentes e responsivas às necessidades de uma lógica que relegou a sociedade ao segundo plano.

Os sistemas de inteligência artificial, por meio da coleta e análise de grandes volumes de dados, preveem tendências urbanas, gerenciam tráfego, otimizam a distribuição de recursos e muito mais. A IA tem papel fundamental em projetos de Cidades Inteligentes (*Smart Cities*³⁷), nos quais espaços urbanos utilizam intensivamente tecnologias de informação e comunicação para aprimorar a gestão urbana.

Em resposta ao crescimento vertiginoso da urbanização global, as Cidades Inteligentes, ou *Smart Cities*, têm atraído um interesse progressivamente maior. De forma ilustrativa, em 2014, mais da metade da população mundial, especificamente 54%, habitava áreas urbanas. Estimativas indicavam uma taxa de crescimento anual de 1,84% até 2020, com a previsão de que 68% da população mundial viverá em áreas urbanas até o ano de 2050³⁸. Essa urbanização intensiva cria demanda por serviços mais eficientes, e um estudo do Banco Interamericano de Desenvolvimento sugere que as tecnologias de informação e comunicação podem aprimorar a prestação de serviços públicos e a eficácia de políticas públicas em áreas como segurança, mobilidade, sustentabilidade e desenvolvimento. A implementação de IA é um fator determinante para tornar-se uma cidade “inteligente”.

Atualmente, 80% da IA empregada em *Smart Cities* se baseia em recursos de vídeo. Uma Cidade Inteligente se estrutura sobre vários pilares – segurança, educação, sustentabilidade, mobilidade, entre outros – e a IA tem o potencial de integrar e potencializar cada um deles³⁹.

37 As “smart cities”, ou cidades inteligentes, aplicam tecnologia e análise de dados para melhorar a qualidade de vida, aumentar a sustentabilidade e a eficiência dos serviços urbanos. Isso inclui a utilização de sensores, câmeras e outras tecnologias para conectar e automatizar várias áreas, como tráfego, transporte, energia, saúde pública e administração municipal.

38 Consultar: <https://brasil.un.org/pt-br/188520-onu-habitat-popula%C3%A7%C3%A3o-mundial-ser%-C3%A1-68-urbana-at%C3%A9-2050>. Acesso em: 3 set. 2023.

39 Consultar: <https://revistasegurancaeletronica.com.br/inteligencia-artificial-aplicada-as-smart-cities/>. Acesso em: 4

A presença constante da IA na administração da cidade conduz a uma desumanização do espaço urbano. As decisões humanas cedem lugar a algoritmos impessoais, transformando a cidade em uma arena meticulosamente controlada e observada, em que cada gesto é rastreado e cada ação meticulosamente registrada⁴⁰.

A IA e a robótica, em várias esferas da vida urbana, entre as quais habitação, saúde e segurança, delineiam as potencialidades para o aprimoramento dessas áreas⁴¹. A robótica revoluciona a construção de casas e edifícios. Exemplo disso são as iniciativas da Blueprint Robotics⁴² na Pensilvânia e da Apis Cor⁴³ em Moscou, utilizando robôs e impressão 3D para construir residências com mais eficiência e velocidade.

Na área da saúde, a IA expande as fronteiras do diagnóstico e do tratamento de doenças, como ilustrado pela Lumiata⁴⁴ e pela Universidade de Houston, que estão desenvolvendo soluções de IA e Milli-Robots⁴⁵ para fornecer dados em tempo real que superam as técnicas de ressonância magnética convencionais. Na segurança, drones utilizados para rastrear suspeitos em fuga, monitorar atividades criminosas e inspecionar estradas demonstram um futuro marcado pela IA. A Amazon busca a patente de drones para policiais. A IA e a robótica não apenas estão se tornando cada vez mais integradas à vida urbana, mas estão redefinindo as cidades, a saúde e a segurança pública⁴⁶.

Relativo à lógica de controle espacial pelo algoritmo, a ascensão do iFood foi marcada pela identificação de um enorme potencial: transformar a logística em um vetor de crescimento e de criação de valor para seus clientes. Com o papel de intermediário entre clientes e restaurantes, a plataforma tinha a responsabilidade de administrar *feedbacks*, queixas e sugestões. Em meio a essa maré de informações, identificou uma oportunidade de ouro: acelerar o tempo de trânsito dos pedidos, um dos pontos mais criticados pelos usuários.

O ponto de inflexão na história do iFood foi a aquisição da SpoonRocket⁴⁷, empresa notável por sua agilidade nas entregas, efetuadas em até 15 minutos após a realização do pedido. Com o objetivo de reduzir o tempo de espera dos consumidores em até 50%, a tecnologia adquirida, que foi implementada no segundo semestre de 2016, permitiu aos usuários do iFood acompanhar seu pedido de forma mais próxima, sabendo, por exemplo, a posição dele no trajeto e quando aquele chegaria. Com essa jogada, o iFood, que já havia revolucionado o modo de solicitar um *delivery*, estava preparado para transformar a própria entrega, ou seja, transformar o espaço urbano vivido por meio da lógica algorítmica.

set. 2023.

40 Consultar: <https://maplink.global/blog/inteligencia-artificial-logistica-2/>. Acesso em: 5 set. 2023.

41 Consultar: <https://www.archdaily.com.br/br/937777/como-a-inteligencia-artificial-pode-ser-aplicada-aos-sistemas-urbanos-e-a-sua-gestao>. Acesso em: 5 set. 2023.

42 Blueprint Robotics é uma empresa especializada na fabricação e montagem de habitações personalizadas utilizando tecnologia robótica avançada. A empresa é conhecida por seu processo de construção inovador que utiliza automação para produzir componentes de alta precisão em um ambiente de fábrica controlado, o que pode melhorar a eficiência, reduzir o desperdício e acelerar o tempo de construção.

43 Apis Cor é uma empresa de tecnologia inovadora especializada na impressão 3D de edifícios. A empresa é conhecida por ter desenvolvido um sistema de impressão 3D móvel exclusivo capaz de imprimir estruturas de concreto inteiras no local, o que pode reduzir os custos de construção e o tempo necessário para construir. Com sua tecnologia de impressão 3D, a Apis Cor tem o potencial de revolucionar a indústria da construção.

44 Lumiata é uma empresa de tecnologia em saúde que utiliza Inteligência Artificial (IA) e Machine Learning para prever e gerir riscos de saúde. Ela fornece soluções de análise preditiva para provedores de saúde, seguradoras e outras organizações relacionadas, permitindo-lhes fazer previsões mais precisas sobre doenças, custos e os melhores caminhos para o cuidado do paciente.

45 Milli-Robots é uma empresa inovadora que se especializa no desenvolvimento de microrrobôs ou “millirobots”. Esses dispositivos extremamente pequenos são projetados para executar tarefas complexas em espaços minúsculos, especialmente em aplicações médicas. Isso inclui, mas não se limita, a cirurgias minimamente invasivas e a administração direcionada de medicamentos. A Milli-Robots está na vanguarda da robótica de precisão.

46 Consultar: <https://www.zipcar.com/ziptopia/future-city/how-robots-and-ai-will-impact-your-city>. Acesso em: 5 set. 2023.

47 A SpoonRocket foi uma empresa de entrega de alimentos com sede em São Francisco, Califórnia. Fundada em 2013 por Anson Tsui, Steven Hsiao, Kapil Kachru e Nick Wientge, a empresa se destacou por oferecer refeições prontas para consumo, preparadas por chefs profissionais e entregues em um curto período.

O diferencial da operação logística do iFood reside na aplicação eficiente da tecnologia. Após o processamento do pedido, o aplicativo mapeia os entregadores mais próximos ao restaurante, otimizando a rota. Isso gera redução de custos e acelera o processo de entrega. O fluxo logístico, portanto, passa a ser: entregador – transporte ágil disponibilizado – restaurante – processamento dos pedidos – clientes – entregas diretas aos clientes – entregador, e se repete o ciclo. A estratégia do iFood envolve ainda a aquisição de empresas especializadas em entregas *delivery*, similar ao movimento realizado com a SpoonRocket.

Nos últimos anos, a empresa incorporou outras 14 companhias a seu portfólio⁴⁸. Em 2015, o iFood recebeu um robusto aporte de 62 milhões de dólares, que foi direcionado para tecnologia, logística e *marketing*, aumentando a capacidade de mobilidade e o alcance da marca. Com uma visão voltada para o futuro e um uso estratégico da tecnologia, a história do iFood evidencia como a gestão logística algorítmica pode revolucionar a dinâmica urbana.

A implementação de tecnologias de IA pelo iFood, como descrito anteriormente, não é uma mera questão de eficiência operacional ou conveniência do usuário. Na verdade, é uma ferramenta poderosa que está remodelando o espaço urbano de maneira profunda e, muitas vezes, problemática. A otimização logística, que resultou em uma redução de 12% na distância percorrida pelos motoristas de entrega e uma diminuição de 50% no tempo ocioso, tem um impacto direto na forma como os serviços alimentícios são distribuídos no espaço urbano. Porém, essa eficiência vem com um custo. A capacidade de sugerir restaurantes próximos à localização dos clientes, por exemplo, remete diretamente a uma concentração de serviços alimentícios em certas áreas, potencialmente exacerbando as desigualdades urbanas e criando “desertos alimentares”.

A logística do iFood também tem um efeito significativo na circulação e mobilidade na cidade. A otimização das rotas de entrega pode reduzir o congestionamento e melhorar a mobilidade urbana, mas também pode aumentar o tráfego de entregadores em determinadas áreas e horários, contribuindo para a poluição do ar e do ruído e, potencialmente, colocando em risco a segurança dos pedestres.

Nessa conjuntura, é impossível ignorar a influência crescente e a intersecção entre a logística algorítmica de grandes empresas como o iFood e o fenômeno emergente das *dark kitchens* ou cozinhas fantasmas. Ao combinar a otimização de rotas do iFood e a eficiência das *dark kitchens*, pode-se testemunhar uma mudança tectônica na maneira como é concebida a alimentação urbana. As *dark kitchens*, também conhecidas como “*ghost kitchens*”, “*virtual kitchens*” ou “*cloud kitchens*”, são cozinhas profissionais projetadas exclusivamente para o preparo de refeições destinadas à entrega. Elas não possuem um local físico para os clientes comerem, toda a interação é digital. Essas cozinhas, frequentemente localizadas em áreas industriais ou periféricas, representam uma forma inteligente de aproveitar o crescimento explosivo do mercado de *delivery*.

Em uma perspectiva logística, as *dark kitchens* se alinham perfeitamente com o modelo de negócios de empresas como o iFood. Sua natureza virtual permite maior flexibilidade na preparação e entrega de refeições, melhorando a eficiência, reduzindo os custos e aumentando a agilidade na entrega – características que são vitais na era digital. Da mesma forma, as *dark kitchens* se beneficiam enormemente do algoritmo de mapeamento do iFood, que localiza os entregadores mais próximos e otimiza a rota de entrega. Isso cria um sistema extremamente eficiente que se adapta às exigências do estilo de vida urbano contemporâneo, proporcionando refeições rápidas e de qualidade a um clique de distância.

Os estabelecimentos de serviço alimentício que operam exclusivamente para entregas, sem espaço para alimentação ou loja física para atendimento ao público, e que se têm

48 Não foram encontradas na página oficial da empresa maiores informações sobre o assunto.

tornado cada vez mais populares, são impulsionados principalmente pela redução de custos operacionais e pela crescente demanda por serviços de entrega de alimentos⁴⁹. No Brasil, estima-se que quase 30% dos restaurantes cadastrados no iFood sejam *dark kitchens*⁵⁰. Em São Paulo, esse número chega a um terço⁵¹. A expansão desse modelo é facilitada pela falta de regulamentação específica, o que permite um crescimento ainda mais acelerado⁵². Essa falta de regulamentação levanta questões sobre a qualidade e a segurança dos alimentos produzidos, bem como o impacto dessas cozinhas no espaço urbano.

As *dark kitchens* são geralmente instaladas em galpões localizados em bairros residenciais para facilitar a entrega dos pedidos^{53,54}. A proliferação das *dark kitchens* tem contribuído para a transformação do espaço urbano e, com a crescente demanda por serviços de entrega, muitos restaurantes tradicionais estão se transformando nesse modelo ou criando cozinhas separadas apenas para *delivery*. Isso tem impactado a dinâmica das cidades, alterando padrões de circulação e mobilidade e redefinindo a relação entre residências, empregos e consumo.

A subserviência do espaço urbano ao algoritmo virtual é mais do que a mera instrumentalização da tecnologia; é a manifestação de uma mudança paradigmática na percepção e interação com o espaço. A cidade não é mais apenas um local físico, com coordenadas geográficas fixas e estáticas, mas um local fluido, moldado e remodelado continuamente pela atividade digital e pelos processos algorítmicos.

Esses algoritmos, bases da IA, são uma espécie de gramática codificada que dita as interações virtuais, bem como as conexões e deslocamentos físicos no espaço urbano. Eles tornam visíveis os fluxos invisíveis de informação, redesenhando o mapa da cidade e alterando a forma como os indivíduos a percebem e a experimentam. A IA é, portanto, um agente ativo na produção do espaço, imbricando o físico e o virtual de maneira indissociável.

A subserviência do espaço urbano ao algoritmo pode ser ilustrada de forma emblemática pela emergência de aplicativos de navegação, como o Waze⁵⁵ e o Google Maps⁵⁶. As rotas que esses aplicativos sugerem, determinadas por algoritmos que levam em consideração o tráfego, a distância e a demanda, transformam o espaço urbano em um palimpsesto de possibilidades em constante mutação. As vias urbanas se tornam fluxos de dados que são reinterpretados e reconfigurados constantemente pelos algoritmos. A cidade é constantemente reformulada em tempo real, desafiando as noções tradicionais de espaço e lugar.

Os espaços urbanos, anteriormente delimitados pela arquitetura e pela geografia, estão agora subordinados às lógicas da Inteligência Artificial. A arquitetura física da cidade se submete a uma arquitetura informacional em constante transformação, criando uma

49 Consultar: <https://abrasel.com.br/revista/mercado-e-tendencias/existem-quantos-tipos-de-dark-kitchens-clique-a-qui-e-confira/>. Acesso em: 5 set. 2023.

50 Consultar: <https://www.uol.com.br/nossa/noticias/redacao/2023/05/23/quase-30-dos-restaurantes-do-ifood-sao-dark-kitchens-revela-estudo.htm>. Acesso em: 5 set. 2023.

51 Consultar: <https://ojoioeotriggo.com.br/2023/05/dark-kitchens-ja-sao-mais-de-um-terco-dos-restaurantes-do-ifood-em-sao-paulo>. Acesso em: 5 set. 2023.

52 Consultar: <https://www.cnnbrasil.com.br/viagemegastronomia/cultura/sem-regulamentacao-especifica-dark-kitchens-devem-crescer-ainda-mais-pelo-pais/>. Acesso em: 5 set. 2023.

53 Consultar: <https://tecnoblog.net/especiais/dark-kitchens-e-o-que-ha-do-outro-lado-das-cozinhas-de-delivery>. Acesso em: 5 set. 2023.

54 Embora isso possa trazer benefícios para os empreendedores, como a redução de custos com aluguel e a possibilidade de atender uma maior densidade populacional, também tem gerado reclamações dos moradores dessas áreas. As queixas incluem barulho alto dos exaustores, movimentação intensa de motos de entregadores, mau cheiro e acúmulo de lixo.

55 O Waze é um aplicativo de navegação por GPS baseado na comunidade, que fornece rotas em tempo real com base nas condições do tráfego. Desenvolvido em Israel e adquirido pelo Google em 2013, o Waze se diferencia de muitos outros aplicativos de navegação ao permitir que os usuários forneçam informações atualizadas sobre o tráfego, incluindo acidentes, engarrafamentos e outros incidentes na estrada.

56 O Google Maps é um serviço de mapeamento *on-line* e aplicativo de navegação oferecido pela Google. Fornece imagens de satélite, mapas de rua, vistas panorâmicas de 360 graus (Street View), condições de trânsito em tempo real e rotas de transporte público ou carro, além de orientação passo a passo durante a condução ou caminhada. O Google Maps também permite que os usuários visualizem detalhes específicos, como edifícios e monumentos em um formato 3D, e fornece informações sobre empresas locais, incluindo horas de funcionamento, avaliações e detalhes de contato.

hibridização do espaço urbano que é simultaneamente físico e virtual. O espaço se torna um produto de interações algorítmicas, sua natureza fluida e mutável reflete a lógica fluida e mutável do algoritmo. Contudo, essa subserviência do espaço urbano ao algoritmo traz consigo implicações éticas e filosóficas significativas. À medida que a tecnologia molda a cidade, ela também molda as experiências e as relações humanas. Conforme os algoritmos ditam os fluxos de tráfego e a distribuição dos recursos urbanos, eles também moldam as interações sociais e as percepções dos indivíduos.

O algoritmo, portanto, não é apenas uma ferramenta de gerenciamento de informação, mas um agente social ativo. Ele modifica a forma como as pessoas percebem e se engajam com o espaço urbano, criando uma realidade híbrida em que o físico e o virtual se entrelaçam de maneira complexa. Essa interação intensiva cria novas formas de ser e estar no mundo, reconfigurando a própria essência do que significa ser humano.

A emergência de negócios como as *dark kitchens* ilustra essa tendência. Operando por meio de aplicativos de entrega e utilizando intensivamente a tecnologia, esses estabelecimentos reinventam a culinária e a alimentação no espaço urbano. A IA é aplicada para otimizar operações logísticas e de entrega, alterando o fluxo de tráfego urbano e reconfigurando o funcionamento das cidades. As *dark kitchens* representam a convergência entre tecnologia e gastronomia, remodelando o cenário culinário e apontando para o futuro da alimentação urbana.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em conclusão, o texto aborda a influência da compressão espaço-tempo na era pós-moderna, conforme proposto por David Harvey, e seu impacto na transformação do espaço urbano por meio da aplicação da IA. Harvey argumenta que a aceleração dos processos sociais leva à redução das barreiras espaciais e temporais, resultando em uma percepção de um mundo “menor” devido aos avanços tecnológicos. A IA, por sua vez, emerge como uma força significativa na reconfiguração do espaço urbano, especialmente no setor de entrega de alimentos.

O uso da IA por empresas como o iFood exemplifica como algoritmos sofisticados são aplicados para otimizar a logística, acelerar o tempo de entrega e moldar a experiência tanto dos clientes quanto dos entregadores. No entanto, essa otimização logística tem implicações profundas, como a concentração de serviços alimentícios em áreas específicas, potencialmente exacerbando desigualdades urbanas e afetando a circulação e mobilidade nas cidades.

Além disso, a ascensão das *dark kitchens* mostra como a IA e a logística algorítmica estão redefinindo a maneira como a alimentação urbana é concebida e entregue. Essas cozinhas virtuais se beneficiam da eficiência da IA na localização de entregadores e otimização de rotas, transformando o modelo de negócios de restaurantes e impactando a dinâmica das cidades.

Em última análise, a interação entre a IA e o espaço urbano cria uma realidade híbrida, em que o físico e o virtual se entrelaçam de maneira complexa, reconfigurando não apenas o espaço físico, mas também as experiências e as relações humanas. Isso levanta questões éticas e filosóficas sobre o papel dos algoritmos na definição do que significa ser humano em um mundo cada vez mais influenciado pela tecnologia.

Referências

GUEDES, Daniel. **Cloud Kitchen**: Seu Restaurante na Velocidade da Internet. Editora: Independently Published, 2019.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**: Uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Editora Loyola, 2006 (1989).

MOROZOV, Evgeny; BRIA, Francesca. **A cidade inteligente**: tecnologias urbanas e democracia. Editora: Ubu Editora, 2019.

TEFFÉ, Chiara de; BRANCO, Sérgio; VICENTE. **Cidades inteligentes em perspectivas**. Rio de Janeiro: Obliq [eBook Kindle], 2019.

Capítulo 3

Restruturação produtiva, território de vendas e o papel das mulheres na empresa de cosméticos Avon, do Grupo Natura & Co.

Gabriella Rodrigues de Sousa

INTRODUÇÃO: DA “ORIGEM TERRITORIAL” AOS “TERRITÓRIOS DE VENDA” DA AVON

Em 1886, o jovem David McConnel comprou a empresa “Union Publishing House”, onde trabalhava como vendedor de livros PAP (porta a porta). O objetivo era dar continuidade ao trabalho já desenvolvido no estado de Nova York. Para incrementar suas vendas, ele identificou a necessidade de manutenção do interesse de seus clientes, sobretudo *suas* clientes mulheres.

O momento histórico era de uma sociedade industrial, cujos papéis de gênero eram engendrados, estruturados e modelados pela estrutura social. Esse contexto estabelecia às mulheres a condição de mulher do lar, destinada a permanecer em casa com os filhos, enquanto os homens cumpriam longas jornadas de trabalho fabril. Uma estrutura social padronizada (Harvey, 2006 [1989]), sobretudo na região industrial dos grandes lagos, nordeste dos Estados Unidos, onde mais tarde foi fundada a *Califórnia Perfume Company* (Klepacki, 2005).

Foi assim que, juntamente com um amigo químico, McConnel desenvolveu uma linha de pequenas fragrâncias, as quais eram distribuídas como brinde para as clientes assíduas na compra de livros. Após alguns meses de investimento, relações e observação, McConnell percebeu que a venda de seus livros estava sendo impulsionada pelos brindes, e que as mulheres se interessavam mais pelos perfumes do que pelos livros (Klepacki, 2005).

Apesar da clara preferência feminina da época, é fundamental destacar a realidade dessas mulheres no final do século XIX: relegadas a uma condição de donas de casa enclausuradas e responsáveis pela reprodução da mão de obra. Desse modo, a escolha pelos perfumes, longe de mera futilidade, obedecia a uma forte pressão social referente ao padrão estadunidense de família, trabalho e beleza. A preferência das mulheres nesse sentido talvez reforçasse a luta incessante de permanência dessas mulheres nessa estrutura, não apenas uma permanência material, mas sobretudo afetiva, como mãe e esposa, que, constantemente constrangidas pelo sistema vigente, viam-se na obrigação de fazer com que as engrenagens dessa estrutura funcionassem. O perfume e os cosméticos, assim como toda a indústria Avon, nunca se resumiram à beleza, tratando-se também da existência dessas mulheres em uma sociedade que nunca lhes permitiu consumir livros, prazeres ou lazer com liberdade de escolha até então.

Butler (2018) se refere a esses elementos como “performance” social, um modelo de organização social que predetermina as preferências, comportamentos e papéis de gênero. Trata-se de um mecanismo que direciona os indivíduos – nesse caso as mulheres – a cumprir uma função determinada, com base na desenvoltura dos corpos, vestimenta, vocabulário e comportamento. Sob a óptica da sociedade industrial do século XIX, esses aspectos assumem nuances próprias de uma estrutura rígida e inflexível com aqueles ou aquelas que não se adaptavam aos padrões.

É nesse contexto social, em 1886, que surge a *California Perfume Company*, uma empresa de cosméticos voltada essencialmente para mulheres. O público-alvo eram as donas de casa, cujas rotinas eram facilmente previsíveis: permaneciam em casa em horários determinados ou realizavam atividades externas restritas a uma breve lista, como ida ao supermercado, salão de beleza ou visitas à casa de familiares, também femininas, para o chá da tarde (Klepacki, 2005). Reforçando esse estereótipo social e cultural da época, a companhia investiu na propaganda da mulher ideal, exemplificada em uma de suas principais linhas de perfume, o “*American Ideal*”. A embalagem do produto apresentava o “ideal americano”, construído no imaginário social: uma mulher impecável, de tez branca e cabelos loiros.

Existia, portanto, um ideal feminino, um padrão a ser seguido pelas mulheres, uma produção de desejos intensa que criava uma mercadoria a ser alcançada, a beleza, alimentando os desejos e os traduzindo em mercadorias (Bauman, 2009). Para alcançar esse objetivo, era necessário penetrar nas camadas mais profundas de uma sociedade rigidamente estruturada, um ambiente pouco acessível para homens. É exatamente por essa razão que a Avon se tornou uma grande recrutadora de mão de obra feminina. No entanto, é fundamental ressaltar: a empresa não recrutou mulheres com o propósito de modificar a estrutura social da época ou ampliar suas possibilidades de renda. Essas oportunidades surgiram porque as mulheres, restritas pelas normas sociais vigentes, não podiam exercer outros tipos de relações fora das atividades mencionadas anteriormente. A Avon só pôde se consolidar como uma gigante do setor de cosméticos devido à sua capacidade de mobilizar mulheres para vender produtos a outras mulheres. Essa estratégia não foi um movimento espontâneo das mulheres, mas uma necessidade de mercado em um sistema capitalista, sobretudo fabril, que exigia a formação de uma força de trabalho específica.

A estrutura social da época serviu como base para a consolidação da *California Perfume Company*. Ao recrutar mulheres, David McConnell utilizava um recurso essencial para qualquer empreendimento: as relações sociais. As revendedoras da companhia comercializavam seus produtos para suas redes preexistentes, compostas por amigas de clubes, grupos de igreja, irmãs, primas, mães e filhas. Essas redes prontas eliminavam a necessidade de esforço na construção de uma carteira de clientes. Embora as mulheres não tivessem grande experiência em vendas devido às restrições históricas do período, possuíam um vasto potencial proveniente de suas relações pessoais e cotidianas. Assim, surgiu uma estrutura sólida baseada nas conexões humanas – uma estratégia que se tornou a força motriz da companhia. Foi com essa abordagem relacional, aliada à promoção da imagem da mulher ideal, que a *California Perfume Company* nasceu em 1886.

O território se caracteriza como um espaço de construção e tessitura das relações humanas e das modificações e adaptações dos diferentes grupos que nele interagem. Por carregar tais elementos tão essencialmente humanos, o território não pode nem deve ser desprezado em sua capacidade de estruturar qualquer tipo de empreendimento, sejam ideais, negócios, movimentos sociais ou afetos. O território é, portanto, um dos elementos de maior importância para estabelecer qualquer atividade humana (Raffestin, 1993 [1980], p. 144).

Para Rogério Haesbaert, o corpo é constituído como um elemento de forte essência territorial. Portanto, o território é a representação do corpo, da vida humana, da existência individual e coletiva, das atividades experienciadas pela humanidade (Haesbaert, 2020). A dominação do território também parte da dominação dos corpos, das relações humanas. Ainda que indiretamente, uma dominação do tempo e dos espaços, da política, em especial no sistema capitalista, apropriando-se do tempo por meio do trabalho.

Desde os primórdios, ainda na escolha do nome de “*California Perfume Company*”, ocorreu a McConnell uma forte associação ao território. Essa escolha remetia à ideia de

liberdade, família e beleza, elementos intensamente ligados à Califórnia. Ao optar por essa nomenclatura, o fundador buscava promover uma imagem profundamente conectada a um espaço que representava o ideal americano. Assim, pode-se afirmar que, desde sua fundação, a Avon sempre incorporou o uso e a apropriação do território, seja como espaço produtivo ou como base para a construção de um imaginário comercial.

Em 1936, durante o período da Grande Depressão, que afetou sobretudo o mercado estadunidense, gerando desemprego e crises nos lares norte-americanos, McConnell decidiu investir de modo ainda mais incisivo no território e suas relações. A primeira medida foi transformar os ciclos mensais dos chamados folhetins (revistas de venda) em ciclos de três semanas, com liquidações constantes, maior rotatividade de vendas e recebimento de dinheiro, o que foi um grande sucesso para as compradoras.

Entretanto, sua mais significativa inovação foi a criação dos “territórios de venda”: um modelo em que cada revendedora possuía exclusividade no território onde vendia que, em geral, era a sua própria localidade. Essa exclusividade poderia ser de uma rua, algumas quadras ou do bairro inteiro, dependendo da particularidade de cada revendedora e local. Além disso, nenhuma loja tinha permissão para comercializar os produtos da empresa, apenas as revendedoras, o que fazia com que essas mulheres explorassem ao máximo essas relações territoriais, o seu conhecimento sobre cada família e a necessidade de cada mulher.

Os territórios de venda possibilitavam uma ampliação significativa das vendas e a flexibilidade nos prazos de pagamento, o que permitiu à companhia aumentar as suas vendas em 70% durante uma das maiores crises econômicas experienciadas no país – a Crise Econômica de 1929, que se estendeu ao longo da década de 1930. Uma moradora de Suffern, em uma entrevista a Laura Klepacki, na produção de seu livro *“Avon, uma História”*, afirmou: *“foram a base da sobrevivência na depressão, continuando a gerar empregos em Suffern, teria sido trágico sem os McConnel”* (Klepacki, 2005). Talvez ela não tenha percebido que provavelmente foi a cidade de Suffern que salvou os McConnel.

Os números expressivos alcançados pela empresa refletem o conhecimento e a atuação estratégica de McConnell no território. Historicamente, o capitalismo recorre às relações humanas profundamente enraizadas nos espaços habitados e carregados de significados afetivos para sua estruturação e manutenção. Nesse sentido, o dinheiro pode ser compreendido, primordialmente, como resultado do trabalho e das interações humanas, conforme argumenta Paul Claval em *“La Logique des Villes. Essai d’urbanologie”* (1981), em uma clara geografia das relações e do comércio:

A mais importante contribuição dos geógrafos esteve mais diretamente ligada à reflexão dos economistas. A expressão “economias externas” não fez nenhuma referência à organização do espaço. Os geógrafos provaram que elas nasceram da possibilidade de obter informações gratuitas em certos lugares, geralmente nas cidades. Graças à reflexão sobre o papel da informação na vida econômica, a lógica das cidades foi melhor entendida. As cidades, no seio dos espaços regionais, e os bairros centrais de negócios, no seio das cidades, serviram para facilitar o surgimento de parcerias nas relações econômicas ou na vida cultural (Claval, 1981, p. 17).

Foi com essa estruturação territorial, baseada nas relações sociais femininas, que a Avon se consolidou como a maior empresa de cosméticos dos Estados Unidos e uma das maiores do mundo. A venda do ideal estadunidense, a sua associação ao espaço e a forma como capturava as relações territoriais de suas revendedoras no seu processo comercial foram de fundamental importância para a consolidação inicial da gigante centenária dos cosméticos.

A EXPANSÃO TERRITORIAL DA AVON

Em 1937, com o falecimento de David McConnell, a administração da empresa, que ainda mantinha características familiares, foi transferida para seu filho, Hall McConnell Jr. Influenciado pelos movimentos de mercado da época, Hall decidiu, em 1939, alterar o nome da companhia de “*California Perfume Company*” para “*Avon*”. Essa decisão reflete novamente uma relação territorial, pois Hall acreditava que o nome original limitava a empresa ao território estadunidense, comprometendo os planos de expansão internacional, já que estava intrinsecamente associado a um espaço específico.

O nome escolhido foi também uma homenagem ao pai: inspirado em Stratford-Upon-Avon, cidade natal de William Shakespeare, por quem David McConnell nutria grande admiração. Contudo, o novo nome transcendia essa referência pessoal, trazendo consigo uma mensagem clara: a Avon não pertencia exclusivamente aos Estados Unidos, mas aspirava a ocupar novos espaços produtivos e mercados globais (Klepacki, 2005).

A modificação do nome demonstrava uma nova iniciativa: a antiga “*California*” deixaria de ser uma empresa local e buscava se apropriar de novos territórios. Não se tratava, portanto, de uma desterritorialização, mas de uma nova reconfiguração espacial que se apropriava complexamente dos diferentes territórios. Como descrito por Claval:

Os países industrializados perderam o monopólio do trabalho industrial. Novos países industrializados surgiram na Ásia oriental e sul-oriental e na América Latina. As empresas tornaram-se mais internacionais e transnacionais. Fala-se de globalização para descrever essa mudança. O termo não é perfeitamente satisfatório, porque a internacionalização das trocas já havia sido iniciada nos tempos das grandes navegações. O específico da situação contemporânea é somente a rapidez das transferências de informação (Claval, 2005, p. 18).

Em 1954, a Avon expandiu seu empreendimento para a América do Sul, pois já não estava mais vinculada diretamente à Califórnia, assim poderia explorar novas tessituras espaciais. Em 1954, estabeleceu-se na Venezuela e em Porto Rico; e, em 1964, chegou ao Brasil. O avanço espacial compreendia claramente a configuração geográfica e as possibilidades de uma empresa estadunidense se expandir no continente americano estavam diretamente associadas às relações diplomáticas, físicas e políticas dos Estados Unidos nesse continente. Em 1946, a empresa de administração familiar passou a ser uma companhia de capital aberto, com a participação de um grupo de acionistas e investidores do mercado financeiro – mais um passo dado em direção à expansão territorial da empresa em uma nova reconfiguração produtiva de capital cada vez mais mundializado.

Para Sandra Lencioni (1997), a reestruturação deve ser compreendida como um conjunto de fenômenos estruturais que se organizam em uma nova configuração; portanto, é necessário que exista uma análise dos fenômenos que compõem a totalidade do objeto. Os números pós-expansão territorial são expressivos: em 1972, as vendas ultrapassaram a marca de 1 bilhão de dólares com lucros acima dos 120 milhões, e, em 1977, segundo dados da própria empresa apresentados no livro de Klepacki, metade das famílias estadunidenses consumiam Avon ao menos uma vez por ano.

Gradualmente, a Avon modificou o sistema financeiro oriundo da “*California Perfume Company*” para um sistema mundializado, se apropriando das modificações do mercado global para se estabelecer para além dos limites norte-americanos. O investimento territorial para além das fronteiras da Avon recriou o nome e reestruturou fábricas, centros de distribuição e comércio, dando origem a uma geografia complexa e bem estruturada pela companhia.

O modelo anterior já não atendia mais aos interesses paternalistas de David McConnell, cedendo lugar a uma identidade expansionista e repaginada por Hall McConnell Jr. Tais fenômenos estão mais diretamente associados às oportunidades disponíveis, momento político e social, do que à personalidade das figuras envolvidas.

Ao abrir o capital da empresa, a Avon passou a ser controlada por um número maior de homens, que contrataram outros homens para administração, *marketing* e os demais setores, exceto obviamente o da venda, que permanecia com seu expressivo número de mais de 40 mil revendedoras mulheres. Em uma tentativa de investimento do capital excedente, os homens da Avon decidiram investir na indústria farmacêutica, pois acreditavam que esse caminho levaria a companhia para outros mercados. Até os anos 1970, a Avon praticamente não possuía concorrência à altura no ramo dos cosméticos, fator que permitiu tamanha abstração de suas acionistas e administração (Klepacki, 2005).

Em 1982, a companhia comprou a Mallinckrodt Inc., empresa de fabricação de equipamentos médicos e produtos farmacêuticos, mas a aquisição não rendeu bons lucros e, em 1985, foi vendida, deixando um prejuízo de 59,9 milhões de dólares. Após inúmeros investimentos, os acionistas tiveram de admitir que Avon era uma companhia de cosméticos, pois, apesar das diversas aquisições de fármacos, têxtil e eletrônicos, eram os cosméticos que alicerçavam a empresa. Em 1986, os cosméticos representavam 70% das vendas e 80% dos lucros (Klepacki, 2005).

Ao longo dos anos 1990, a empresa tentou resgatar o mercado feminino como centro dos negócios, entretanto, concorrentes haviam surgido e a empresa possuía uma grande dificuldade de se comunicar com as mulheres, uma contradição, se comparada à realidade experienciada no século XIX, quando a então “*California Perfume Company*” circulava com tranquilidade na casa das mulheres estadunidenses. O século XX apresentou inúmeros desafios para Avon, e o maior deles foi compreender uma nova classe de mulheres trabalhadoras e independentes. Afinal, onde encontrar as mulheres que não estavam mais em casa? Quais eram os objetivos das mulheres que não eram apenas esposas e mães? Uma nova realidade feminina exigia um novo modelo de produtos, *marketing* e venda da Avon (Klepacki, 2005).

É nesse momento de desorientação do posicionamento da marca que o então CEO da Avon, James Preston, decidiu contratar uma mulher para trabalhar na diretoria da empresa, como sua principal aliada na busca do reposicionamento da marca. Com a tentativa de restabelecer a ideia de uma empresa “*feita por mulheres, para mulheres*”, Preston identificou as deficiências da equipe corporativa em se comunicar com as mulheres do final do século XX e início do XXI e decidiu por contratar Andrea Jung para redirecionar a companhia para o futuro dessas “novas mulheres”. Apesar da visão histórica da centenária Avon como uma empresa feminina, Andrea Jung foi a primeira mulher a trabalhar na diretoria da empresa, após quase 100 anos de sua fundação (Klepacki, 2005).

Ainda nos anos 1980, a Avon criou a linha Color Trend, uma empreitada de muito sucesso que tinha como público-alvo meninas adolescentes. Nesse novo desenho de mundo, os padrões de compreensão das jovens adolescentes também se inseriam em um cenário de beleza e conquistas, muito influenciadas por mães trabalhadoras. Por esse motivo, a Color Trend criou uma série de cores utilizadas por mulheres adultas, em uma estética infantilizada, como o famoso batom de moranguinho e a sombra de *glitter*, um sucesso absoluto. A compreensão das particularidades femininas – seja da mulher adulta ou adolescente e até mesmo crianças – abriu um leque de possibilidades e é justamente nesse vislumbre etário que Andrea Jung, já nos anos de 1990, decidiu alcançar um novo público, as mulheres acima dos 40 anos.

Diferente das mulheres do século XIX, no final do século XX, o fortalecimento da “mulher madura” estabeleceu-se como uma conquista histórica: mulheres divorciadas,

trabalhadoras, independentes e que não desejavam “envelhecer” tão cedo eram um perfil totalmente novo para uma empresa já ultrapassada. Jung assimilou a efervescência desse momento e sua complexidade (sobretudo por também ser uma mulher acima dos 40 anos no mercado de trabalho): enquanto muitas marcas disputavam o mercado adolescente, com *glitter* e embalagens “fofinhas”, a Avon lançou a linha Renew com a promessa de rejuvenescimento ou juventude eterna. Além disso, a praticidade era surpreendente. Com cremes que poderiam ser utilizados durante a noite, enquanto essas mulheres trabalhadoras e sem tempo para o autocuidado dormiam, o que era definitivamente uma inovação que só poderia ser desenvolvida por uma mulher.

É necessário ressaltar o quanto a empresa compreendia a lógica do tempo e do trabalho: a falta de tempo dessas mulheres, mães, trabalhadoras, mas vaidosas, criou o que o mercado chama de “oportunidade”. Mais uma vez, a empresa se valia da realidade dessas mulheres e da tessitura social de seu tempo para a produção de valor. A falta de tempo, mas a venda do desejo, descortinaram para a Avon uma nova possibilidade de lucros, sendo a Renew uma das principais e mais caras linhas da companhia até a atualidade (Klepacki, 2005).

A assimilação do tempo, do tempo das coisas, tempo de produção e tempo da vida se entrelaçaram na Avon, uma empresa capaz de atender crianças, adolescentes e mulheres adultas que tinham como maior desafio justamente seu tempo biológico. Mas como uma empresa tem o poder de transitar tão peculiarmente pelo universo feminino? A resposta não está essencialmente nas mulheres, mas na capacidade da máquina capitalista de se ajustar e transformar tudo em lucro. De acordo com Milton Santos (2000, p. 29):

Se a técnica cria aparentemente para todos a possibilidade da fluidez, quem, todavia, é fluido realmente? Que empresas são realmente fluidas? Que pessoas? Quem, de fato, utiliza em seu favor esse tempo real? A quem, realmente, cabe a mais-valia criada a partir dessa nova possibilidade de utilização do tempo? Quem pode e quem não pode? Essa discussão leva a outra, na fase atual do capitalismo, ao tomarmos em conta a emergência de um novo fator determinante da história, representado pelo que aqui estamos denominando de motor único.

O que Milton Santos esclarece pode ser aproximado à perspectiva da criação de desejos para Bauman (2009), com base na construção de uma felicidade comprável associada à curta demanda e que fortalece o consumo e a troca. Nesse caso, para a Avon, é ainda mais elementar, pois a empresa vende um produto que socialmente possui um prazo de validade muito curto para os padrões sociais impostos: a beleza feminina, uma feminilidade que vai do fabril ao doméstico, das salas do mercado financeiro à vida íntima da mulher, em uma busca inatingível da beleza. Como a beleza feminina é manipulada pelas próprias marcas que a vendem, uma complexidade cruel para as que nela tentam se encaixar em uma compreensão equivocada da performance social da mulher (Butler, 2003; Bauman, 2009), por óbvio, valoriza-se a epiderme ou aquilo que socialmente se impôs como belo.

A Avon adentra o século XXI muito consciente da realidade da mulher estadunidense, das transformações do universo feminino e dos possíveis caminhos de seu público-alvo e adota uma iniciativa preventiva de controle e de estabilidade: os catálogos locais. Até os anos de 1990, era comum que a empresa lançasse uma campanha única para todos os países onde comercializava, porém, a partir dos anos 2000, esse movimento assume uma nova roupagem. Enquanto cuidava da manutenção de seu público-alvo, a Avon não abandonou a sua essência territorial. Contudo, por ser uma empresa essencialmente ligada aos fatores locais, a empresa compreendia que não poderia controlar ou uniformizar a comunicação

com os diferentes territórios em que produzia e comercializava. É por esse motivo que os catálogos específicos foram uma medida fundamental adotada para recriar os novos territórios de venda da companhia.

A Avon incorpora uma estrutura altamente globalizada, na perspectiva de Milton Santos, na qual a produção do capital reconfigura e segmenta os espaços, criando disparidades em um eixo de produção e reprodução de capital, produtos e trabalho a partir do território. A Avon reconfigura sua própria estrutura para se adaptar a esse novo sistema do mundo pós-Guerra Fria, momento de uma complexidade política, econômica e cultural que desafia o setor produtivo a se adaptar às diferentes realidades para além do mundo bipolar. Exige-se, portanto, a capacidade de transitar nos espaços e não apenas capturá-los (Santos, 2000), uma vez que o território e a produção de valor estão diretamente associados à capacidade de acumulação de riquezas no mundo globalizado. Isso ocorre em função do uso do território, considerando que:

Na realidade, o que cresce, se expande e se torna mais complexo e denso, não é apenas o comércio internacional, mas, também, o interno. Assim, cada vez mais coisas tendem a tornar-se objeto de intercâmbio, valorizado cada vez mais pela troca do que pelo uso e, desse modo, reclamando uma medida homogênea e permanente. Assim, o dinheiro aumenta sua indispensabilidade e invade mais numerosos aspectos da vida econômica e social. Paralelamente, o território se apresenta como uma arena de movimentos cada vez mais numerosos, fundados sobre uma lei do valor que tanto deve ao caráter da produção presente em cada lugar como às possibilidades e realidades da circulação. O dinheiro é, cada vez mais, um dado essencial para o uso do território (Santos, 2000).

Os novos territórios de venda da Avon passam a se estabelecer pela comunicação visual. Com os mesmos produtos, mesmos nomes e composição química, as campanhas passaram a ser realizadas por diretores regionais, atuantes em diferentes países ou regiões continentais. Nos anos 2000, a empresa já estava presente em mais de 100 países, e a empresa estadunidense perdeu a essência territorial que a consolidou e a expandiu. Nesse padrão, cada país possui uma campanha própria, com um modelo nacional, ambientação específica e público-alvo bem direcionado (Klepacki, 2005).

A AQUISIÇÃO DA AVON PELA EMPRESA BRASILEIRA NATURA

O modelo de expansão da Avon seguiu o seu projeto até os anos 2000, momento em que a empresa passou a enfrentar uma série de dificuldades para sua manutenção em escala global. Desde os anos de 1980, a companhia enfrentava obstáculos no então competitivo mercado estadunidense e, com o crescimento das economias emergentes (como o Brasil), a Avon passou a enfrentar um número crescente de concorrentes em uma escala global entre as gigantes do ramo, também nos mais de 100 países onde comercializava (Klepacki, 2005).

Pode-se entender esse fenômeno como um grande golpe da globalização do início do século XXI, em que surgem novas singularidades dos países emergentes e reconfigurações financeiras dos países centrais, no mundo pós-Guerra Fria, com novas superpotências na Ásia e América do Sul, limitando o crescimento de uma gigante que sempre se alimentou dos espaços (Harvey, 2013). A “superacumulação de capital” da Avon gerou uma estrutura insustentável, visto que os investimentos sucessivos não se revertiam em lucros proporcionais

em uma lógica complexa e globalizada de mundo. Ao se expandir em escala global, ela também assumiu riscos grandiosos e sua apropriação de diferentes territórios também lhe gerou diferentes crises, concorrências e, por fim, uma desvalorização colossal de 80% de seu valor em 2018 (Valor, 2019).

A crise de 2008 atingiu drasticamente o mercado doméstico da Avon. Diferente do desempenho de largo crescimento conquistado durante a Grande Depressão na década de 1930, a crise do começo do século XXI apresentava novos desafios: o primeiro era a perda do potencial de compra, mas agora eram as mulheres que estavam desempregadas e não seus maridos; o segundo era a competitividade, pois o mercado estadunidense viveu um verdadeiro *boom* dos cosméticos na década de 1980 e no começo dos anos 2000, quando diversas marcas com diferentes propostas disputavam o mercado nacional com a veterana do ramo.

Pode-se entender o golpe da crise de 2008 no mercado da Avon como uma modificação na lógica de consumo em nível global, pois, se em 1930 a Avon teve que administrar uma crise econômica em escala local, em 2008, a companhia entrou em uma “onda de crises”. O elevado capital fixo instalado em quatro continentes transformou a empresa em um gigante difícil de se sustentar com a própria base, ao mesmo tempo que a baixa dos lucros não possuía o vigor necessário para a estabilidade financeira da multinacional.

David Harvey (2013) explica que os processos de crise e acumulação funcionam como mola motriz para a continuação e fortalecimento do sistema capitalista, sendo as crises uma oportunidade de renovação, criação e acumulação de capital humano, financeiro e estrutural. Historicamente, a Avon soube se reestruturar nas décadas de crise que se sucederam ao longo de sua trajetória secular, entretanto, emergia o questionamento sobre qual o limite de crescimento da Avon. As oportunidades de reestruturação dependem do sufocamento de outras estruturas em uma sobreposição de ocupação dos espaços no mercado mundial, mas a nova realidade econômica do início do século XXI impôs uma severa recessão à centenária dos cosméticos, que agora perdia espaço para as indústrias dos países emergentes.

Após inúmeras tentativas de adaptação ao novo mercado mundial, a Avon teve 76% de suas ações vendidas para a Natura & Co (Melo, 2019). A Natura é uma empresa brasileira fundada por Luiz Seabra em 1969 na rua Oscar Freire, em São Paulo. Em 1992, iniciou o seu processo de expansão para o Peru e para a Argentina e, em 2004, abriu seu capital para especulação na Bolsa de Valores. Trata-se de uma empresa que surge no coração econômico do Brasil e se dissemina no território nacional, com uma expansão geográfica de proximidade na América Latina. A Natura entrou no mercado mundial como uma empresa bem estruturada, pois, diferentemente da Avon, a Natura nasceu no ambiente competitivo dos anos (19)60-70, disputando espaços com marcas estrangeiras, como a Avon, e nacionais, como a Boticário, fundada no Paraná em 1997 (Ballett, Araújo Júnior; Milanezes, 2019).

A partir da abertura de capital do início do século XXI, a Natura adotou uma estratégia agressiva no mercado internacional, em uma marcha de expansão sobre os países europeus e africanos que conduziram a empresa a patamares de gigantismo global. Após o lançamento da “rede Natura”, plataforma digital de compras em 2012, a empresa decidiu investir em aquisições internacionais e, em 2013, a companhia adquiriu 65% das ações da britânica Aesop, empresa de cosméticos australiana; em 2017, comprou 100% das ações da Body Shop, marca inglesa que pertencia à companhia francesa L’Oreal, formando assim o grupo Natura & Companhia. A aquisição da Avon em 2019 completava as aspirações de expansão territorial da Natura.

A princípio, essa transação poderia ter resultado em inúmeros desdobramentos, como a mudança da marca, a dissolução de setores ou até mesmo a incorporação produtiva para

ampliação de uma das outras marcas do grupo Natura & Co. Entretanto, a estratégia utilizada pela Natura foi menos estrutural e mais comercial: a companhia manteve a marca e seus setores secundários, como os ramos têxteis e de utensílios para o lar. As mudanças realizadas na Avon foram administrativas, com a diminuição de ofertas do catálogo, fortalecimento de linhas com apelo identitário e cortes em linhas menores de maquiagem (Natura:..., 2021). Com a aquisição da Avon, a atuação da Natura & Co aumentou de 70 para mais 100 países, um avanço que faz parte das estratégias de internacionalização da empresa, que se tornou a sétima companhia mais internacionalizada do país e a quarta maior no ramo de cosméticos em todo o mundo.

PALAVRAS FINAIS

Historicamente, a Avon se reestruturou diversas vezes: ao mudar o ritmo da produção e o ciclo comercial durante a crise de 1930, quando alterou o seu nome de “*California Perfume Company*” para “Avon” e abriu o capital para o mercado financeiro; quando criou linhas específicas por faixa etária e estabeleceu um novo *marketing* e comunicação para melhor atender as mulheres em seus diferentes níveis da vida; e quando fragmentou o *marketing* conforme as complexidades regionais. Um fato deve ser destacado sobre as reestruturações da Avon: todas foram introduzidas em tempos de crise e permaneceram – nenhuma das medidas adotadas pela companhia em seus processos de reestruturação foi substituída, mesmo após a sua aquisição pelo grupo Natura.

Na perspectiva de forma e função, essas reconfigurações, tanto produtivas quanto trabalhistas e comerciais, ao serem adotadas, tornaram-se definitivas para a Companhia: o próprio modelo dos territórios de venda foi redesenhado, mas continua em vigência. As reestruturações históricas da Avon remodelaram a estrutura da empresa, mas algumas características, como as relações entre vendas, laços pessoais e território, permanecem.

Referências

BALLETI, Talita Petelinkar de Mattos; ARAÚJO JÚNIOR, Nilton de; MILANEZES, Kleber Luiz Nardoto. Natura & CO: principais indicadores utilizados como diferenciação estratégica. **Revista de Humanidades, Tecnologia e Cultura**, Bauru, v. 9, n. 1, p. 39-65, dez. 2019. ISSN 2238-3948.

BAUMAN, Zygmunt. **A Arte da Vida**. Rio de Janeiro: Zahar Editor, 2009.

BUTLER, Judith P. **Problemas de gênero: feminismo e subversão da identidade**. Tradução Renato Aguiar. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2018.

CLAVAL, Paul. Geografia Econômica e Economia. **Geotextos**, [S. l.], v. 1, n. 1, p. 11-27, 2005. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/geotextos/article/view/3028>. Acesso em: 9 mar. 2022.

HAESBAERT, Rogério. Do corpo-território ao território-corpo (da terra): contribuições decoloniais. **GEOgraphia**, [S. l.], v. 22, n. 48, 2020. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/geographia/article/view/43100/24532>. Acesso em: 23 out. 2022.

HARVEY, David. **A condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. 3. ed. São Paulo: Loyola, 2006 (1989).

HARVEY, David. **Os limites do capital**. São Paulo: Boitempo, 2013.

KLEPACKI, Laura. **Avon: a história da primeira empresa do mundo voltada para a mulher**. Rio de Janeiro: Best Seller, 2005.

LENCIONI, Sandra. Reestruturação: uma noção fundamental para os estudos transformações e dinâmicas metropolitanas. *In*: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, 6., 1997, Buenos Aires. **Anais...** Buenos Aires: Facultad de Filosofía y Letras/Universidad de Buenos Aires, 1997. Disponível em: <https://repositorio.usp.br/item/001036210>. Acesso em: 15 jan. 2023.

MELO, Alexandre. Oferecida a Boticário e 3G, Avon negocia com Natura. **Valor Econômico**, São Paulo, 25 mar. 2019. Disponível em: <https://valor.globo.com/empresas/noticia/2019/03/25/oferecida-a-boticario-e-3g-avon-negocia-com-natura.ghtml>. Acesso em: 15 abr. 2023.

NATURA: lucro líquido sobe 8,8% em 2010, para R\$ 744 mi. **Exame**, 23 fev. 2011. Disponível em: <https://exame.com/negocios/natura-lucro-liquido-sobe-8-8-em-2010-para-r-744-mi/>. Acesso em: 27 mar. 2023.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma Geografia do Poder**. São Paulo: Ática, 1993 [1980].

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. Rio de Janeiro; São Paulo: Record, 2000.

Capítulo 4

“Das chaminés ao Feirão de Malhas”: um panorama sobre as mudanças econômicas do município de Duque de Caxias-RJ

André Luiz Teodoro Rodrigues

INTRODUÇÃO

O território atualmente conhecido como Duque de Caxias foi concebido como uma área de passagem e conexão entre a capital do Brasil, o Rio de Janeiro, e o interior do país, especialmente Minas Gerais, durante a era da economia aurífera. Desempenhou um papel importante na ligação com Petrópolis no século XX. Originalmente formada pelas vilas de Iguazu e Estrela, a região se beneficiava de condições naturais favoráveis à circulação de pessoas e mercadorias por vias fluviais. As circunstâncias históricas dessas localidades foram cruciais para compreender as características atuais do município de Duque de Caxias, nomeado em homenagem ao Patrono do Exército do Império, Duque de Caxias.

As infraestruturas de mobilidade exerceram papéis essenciais para o desenvolvimento urbano, econômico e social do futuro município de Duque de Caxias, pois, tanto a Estrada de Ferro Leopoldina ou Rio de Janeiro Northern Railway, inaugurada em 1886, quanto a Estrada de Ferro Rio D’Ouro (1876) – em menor proporção – e a Rodovia Rio-Petrópolis, estabelecida em 1928 pelo Presidente da República Washington Luís, intervieram diretamente nesse território.

Após Caxias adquirir o *status* de oitavo distrito de Nova Iguaçu (1933) e, em alguns anos depois, a incumbência de município, em 1943, foi conferido ao ente federativo a peculiaridade fabril. Na década de 1940, a Fábrica Nacional de Motores (FNM) foi um dos baluartes, concomitantemente com a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) e a Companhia Hidrelétrica do São Francisco (Chesf) no processo de industrialização brasileira. Além disso, empreendimentos como a Refinaria de Duque de Caxias (Reduc) e a Fábrica de Borracha (Fabor), nos anos de 1960, ratificaram a vocação industrial, reverberando na construção de uma história singular por meio dos empreendimentos fabris, em contraste com os municípios limítrofes que detinham uma expertise para as atividades que envolviam a agricultura, principalmente a citricultura.

A partir do final dos anos 1990 e início dos anos 2000, um novo contexto é concebido nessa região, com grande visibilidade para o município de Duque de Caxias. Nos antecedentes, se se tinha uma cidade calcada em um projeto de desenvolvimento ancorado na indústria de transformação, principalmente do setor petrolífero, o município também apresenta uma imagem pejorativa de pobreza, violência e enfermidades, em um ambiente que apresentava uma mobilidade pendular do trabalho exacerbada com a capital fluminense, inclusive classificada como “cidade-dormitório”. Todavia, muitos desses atributos sofreram modificações.

Investimentos do Estado e da iniciativa privada, obras de fomento à infraestrutura, abertura de empreendimentos dos mais variados segmentos e ressignificação do papel dos municípios na gestão do território por intermédio da Constituição Federal de 1988 ratificaram uma importante alteração na dinâmica do ente federativo. Novos atores econômicos foram incorporados nesse território, uma vez que houve uma grande diversificação das atividades produtivas, principalmente nas áreas de comércio, serviços e da administração pública, uma reorientação econômica territorial por meio do plano diretor municipal e um acertado relacionamento político entre as esferas municipal, estadual e federal.

Atualmente, o município de Duque de Caxias é associado ao seu elevado quantitativo populacional, ocupando o terceiro lugar no ranking estadual, e seu considerável Produto Interno Bruto (PIB) com arrecadação em Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), mas com um fraco desempenho em seus indicadores sociais. Essa disparidade entre os aspectos econômicos e a triste realidade social dos habitantes já foi abordada por outros autores (Tenreiro, 2015) e não apresenta indícios de uma possível melhoria.

Portanto, interpretar o know-how de disposições que influenciam a realidade do município de Duque de Caxias é primordial: trata-se de um ente federativo que possui 467,31 km² de unidade territorial, onde vive a terceira maior população do estado, com o segundo maior Produto Interno Bruto (PIB) e grande diversificação de suas atividades econômicas. Essas atividades estão de tal maneira inseridas efetivamente no capitalismo contemporâneo mundial que, inclusive, há acordos com nações estrangeiras, em especial a China. Fenômenos como a industrialização, a urbanização, a reestruturação produtiva e a globalização consolidam as modificações no território caxiense em todos os seus distritos: Duque de Caxias (1º), Campos Elíseos (2º), Imbariê (3º) e Xerém (4º) e esferas de incumbência.

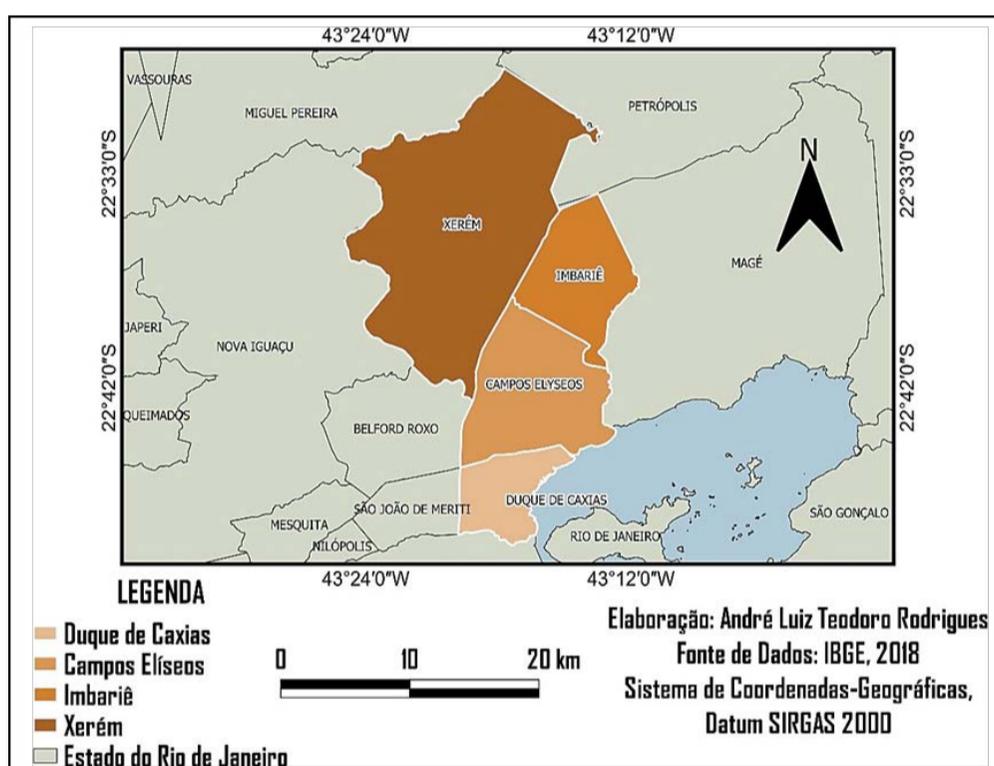


Figura 1: Mapa da localização dos Distritos do Município de Duque de Caxias/RJ

Fonte: IBGE, 2018.

Há um novo panorama se constituindo, transcendendo os empreendimentos que foram o lócus da economia caxiense. O objeto de estudo é analisar esse ambiente de extremos, uma antítese entre a economia arrojada e um pífio índice de desenvolvimento humano.

DA TRADIÇÃO À VANGUARDA: O PAPEL DA INDÚSTRIA EM DUQUE DE CAXIAS-RJ

A industrialização é o motor das transformações na sociedade, responsável por caracterizar a sociedade moderna (Lefebvre, 1968). É indutora e, conseqüentemente, consubstancia o crescimento e consolidação das cidades. Não diferiu em Duque de Caxias. É impossível pensar o processo de industrialização brasileira sem lembrar desse ente federativo, sede do empreendimento que foi uma das indústrias pioneiras no Brasil nos anos 1940, a Fábrica Nacional de Motores (FNM). A instalação de uma indústria desse porte

reiterou as justificativas para a emancipação de Duque de Caxias, que até então era o oitavo distrito de Nova Iguaçu, em 31 de dezembro de 1943. Nascia um símbolo de um modelo de desenvolvimento e progresso, constituição nacional de um emergente Brasil “moderno-industrial” (Rodrigues, 2017).

A constituição do município de Duque de Caxias a partir de 1943 só foi possível em razão de uma soma de fatores, mas uma das condicionantes que apresenta imenso protagonismo é a instalação da FNM em Xerém. A perícia industrial desse município o tornou totalmente distinto dos demais territórios da Baixada Fluminense, os quais exibiam um perfil de agricultura de exportação com a atividade citricultora – uma condição impensável para as terras baixas e alagadiças da antiga Merity, que nem mesmo salubridade garantia a permanência dos residentes nesse distrito. As condições naturais, políticas, logísticas e econômicas proporcionaram ao longínquo lugarejo de Xerém a possibilidade de inaugurar o processo de industrialização no Brasil. Além disso, a Refinaria de Duque de Caxias (Reduc) e a Fábrica de Borracha (Fabor), construídas na década de 1960, agregaram ao complexo da “Fenemê” a característica de “cidade do motor e do refino” em Duque de Caxias.

A Reduc corroborou o desenvolvimento do contexto urbano-econômico do município de Duque de Caxias e ainda é uma realidade. Trata-se de uma indústria tão importante que está presente no brasão da cidade, representando toda a pujança e progresso da industrialização no município. Inaugurada em 20 de janeiro de 1961, a Petrobras considerou alguns fatores importantes para a constituição de um projeto de porte. Atualmente, a Reduc é uma das maiores refinarias em capacidade instalada, detém 80% da produção de lubrificantes, o maior portfólio dos produtos da Petrobras – ao todo, 55 – e é a maior processadora de gás natural do Brasil (Petrobrás, 2021).

Apesar de a cidade de Duque de Caxias possuir, historicamente, uma trajetória industrial, por meio da construção da FNM e da própria Refinaria Duque de Caxias (Reduc-Petrobrás), que ainda hoje é responsável pelo grande Produto Interno Bruto (PIB) do município, nos últimos anos, principalmente por conta das crises políticas e econômicas no Brasil, o setor da indústria de transformação e da indústria petroquímica vive um grande revés, inclusive com fechamento de postos de trabalho, queda na participação industrial no PIB no município e no estado do Rio de Janeiro.

Ademais, além das informações explicitadas, em março de 2020, foi decretada a pandemia de SARS-CoV-2 (novo coronavírus, Covid-19), impactando ainda mais a cadeia produtiva industrial. O retrato fidedigno disso é o fechamento da fábrica da Marcopolo Rio, que funcionava no mesmo terreno da antiga FNM, e a Comércio e Indústria de Ferro e Alumínio (Ciferal).

UM RETRATO DAS DESIGUALDADES SOCIAIS EM UMA CIDADE PRÓSPERA

O significado da palavra “desigualdade”, extraído do dicionário *on-line Michaelis*, é: 1. Atributo de pessoas ou coisas distintas; dessemelhança, diferença; 2. Falta de equilíbrio, disparidade, distância; 3. Sem regularidade; desnivelamento; 4. Ausência de continuidade. Duque de Caxias é um município de desigualdades.

Caxias apresenta a segunda maior economia do estado do Rio de Janeiro e está entre as 25 maiores do país, com grande participação nos setores de indústria, comércio e serviços; possui em seu território indústrias-símbolos do início da industrialização brasileira e é um ator político muito importante no estado. Contudo, é um, entre os 92 municípios, dos mais

pobres socialmente do estado do Rio de Janeiro⁵⁷. É o retrato pormenorizado do que é o Brasil, um território com grande potencial e dito como o “futuro”, mas que nunca parece se consolidar. Duque de Caxias é a personificação de geografias de espaços desiguais, incluídos os aspectos socioeconômicos, políticos e ambientais.

Para o sociólogo Francisco de Oliveira (2003), o Brasil poderia ser compreendido como um “ornitorrinco”, um animal extremamente exótico, que bota ovos, apresenta uma estrutura semelhante a um bico e patas que os aproximam dos patos, todavia, é classificado como um mamífero. Assim é o Brasil, um país que convive com o que há de mais moderno da revolução molecular-digital e da financeirização da economia, porém, vive o que há de mais arcaico na formação econômica brasileira, os mais visíveis problemas sociais – como habitação, desemprego, alimentação, reprodução da vida cotidiana – em suas metrópoles. O “ornitorrinco” é a feição incongruente do povo brasileiro como nação, um atributo que se solidificou em *status quo*, tornando-o uma das sociedades capitalistas mais desigualitárias, mesmo experienciando taxas de crescimento expressivas em sua história.

Para Oliveira (2003), o subdesenvolvimento é um dos responsáveis pelas mazelas sociais vividas pelos brasileiros despossuídos de renda ou espoliados a partir da mercantilização da força de trabalho. Além disso, até mesmo os pressupostos oriundos da seleção natural de Charles Darwin não conseguiriam transfigurar o estágio de “modernização conservadora” que se deu no Brasil:

Nada disso é uma adaptação darwinista às condições rurais e urbanas do processo da expansão capitalista no Brasil, nem “estratégias de sobrevivência”, para uma certa antropologia, mas basicamente as formas irresolutas da questão da terra e do estatuto da força de trabalho, a subordinação da nova classe social urbana, o proletariado, ao Estado, e o “transformismo” brasileiro, forma da modernização conservadora, ou de uma revolução produtiva sem revolução burguesa. Ao rejeitar o dualismo cepalino, acentuava-se que o específico da revolução produtiva sem revolução burguesa era o caráter “produtivo” do atraso como condômino da expansão capitalista. O subdesenvolvimento viria a ser, portanto, a forma da exceção permanente do sistema capitalista na sua periferia. Como disse Walter Benjamin, os oprimidos sabem do que se trata. O subdesenvolvimento finalmente é a exceção sobre os oprimidos: o mutirão é a autoconstrução como exceção da cidade, o trabalho informal como exceção da mercadoria, o patrimonialismo como exceção da concorrência entre os capitais, a coerção estatal como exceção da acumulação privada, keynesianismo *avant la lettre* (Oliveira, 2003, p. 130-131).

O debate sobre a condição socioeconômica do Brasil é relevante porque explicita, em uma escala geral, um pouco da situação do município de Duque de Caxias, em uma escala local. Mesmo que o território caxiense seja um pequeno recorte de 467 km² de um país com mais de 8,5 milhões de km², os movimentos que promovem a inserção desses atores no rol do capitalismo contemporâneo são os mesmos que mantêm grande parte da população à margem desse sistema.

Alguns indicadores sociais explicitam um pouco a realidade contrastante em Caxias, como o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), que considera os parâmetros de educação, renda e saúde do município: Caxias apresenta um índice de 0,711, o 49º do estado do Rio de Janeiro (IBGE, 2010). Se comparar a outros municípios da Região Metropolitana

57 Duque de Caxias, Magé e Guapimirim aparecem em situação grave no Mapa da Pobreza da FGV. Em 2021, segundo o levantamento, 33% dos moradores dessa região tinham renda domiciliar *per capita* de até R\$ 497 mensais. Consultar: <https://vejario.abril.com.br/cidade/pesquisa-fgv-linha-mapa-pobreza-estado>. Acesso em: 10 out. 2023.

do Rio de Janeiro (RMRJ) e, principalmente, da Baixada Fluminense, será constatada a dissonância entre os pujantes atributos econômicos da qualidade de vida da população em situação de hipossuficiência.

A realidade sociopolítica de Duque de Caxias, apesar de sua relevância econômica, apresenta um quadro complexo, permeado por desafios significativos nas esferas social, ambiental e de segurança pública. O município enfrenta um amálgama de questões sociais decorrentes da desigualdade estrutural, destacando-se a carência em infraestrutura básica, acesso à educação e serviços de saúde precários. Essa situação se reflete diretamente nos indicadores sociais, como taxas de mortalidade infantil e expectativa de vida, que evidenciam disparidades substanciais entre diferentes estratos da população.

A problemática ambiental em Duque de Caxias também se destaca como uma preocupação premente. A história industrial do município deixou um legado de impactos ambientais, incluindo a contaminação do solo e dos corpos d'água. A presença de indústrias de grande porte, como a Reduc, contribui para a emissão de poluentes atmosféricos, afetando a qualidade do ar e potencialmente comprometendo a saúde da população local. Além disso, áreas de preservação ambiental e recursos naturais enfrentam pressões crescentes devido à expansão urbana desordenada e à falta de políticas efetivas de sustentabilidade.

A segurança pública em Duque de Caxias se configura como um desafio complexo, influenciado por fatores socioeconômicos, geográficos e históricos. A cidade enfrenta índices elevados de criminalidade, sendo particularmente afetada por problemas como tráfico de drogas, violência e criminalidade organizada. A presença de organizações criminosas impõe um ambiente de insegurança, impactando a qualidade de vida da população e desafiando as autoridades locais na implementação de estratégias eficazes de combate à criminalidade.

Além disso, a falta de investimentos adequados em políticas públicas de segurança, educação e desenvolvimento social contribui para a perpetuação desses problemas. A desigualdade socioeconômica, aliada à escassez de oportunidades para a população mais vulnerável, cria um ciclo que alimenta a criminalidade e a violência.

Existem, do mesmo modo, problemáticas bem antigas e menos evidentes, como cita Rodrigues (2017, p. 6):

[1] a remoção de saibro [é] extremamente prejudicial ao meio ambiente, pois retira a cobertura vegetal do solo deixando o mesmo vulnerável a processos erosivos, podendo causar deslizamentos, doenças respiratórias e após o esgotamento da reserva mineral, o local pode ser disputado por grileiros;

[2] o aterramento de áreas de várzeas, por conta de atividades econômicas, ocasionando como consequências inundações, assoreamento de rios e enchentes na cidade;

[3] a construção do Arco Metropolitano, que impacta a Reserva Biológica do Tinguá (Nova Iguaçu, Japeri, Duque de Caxias, Belford Roxo, Queimados e outros), o Parque Municipal de Nova Iguaçu (Nova Iguaçu e Mesquita) e a APA (Área de Proteção Ambiental) de Guapimirim (Itaboraí, Guapimirim, São Gonçalo e Magé); além disso, a poluição atmosférica e sonora é uma realidade presente nesse ambiente rodoviário, pois o Arco corta a Floresta Nacional Mário Xavier, ambiente de grande biodiversidade de fauna e flora;

[4] exposição da região conhecida como Cidade dos Meninos à contaminação por

40 toneladas de Hexaclorohexano (HCH), popularmente conhecido como “pó-de-broca”, utilizado como pesticida. Este lugar, onde funcionava o antigo internato Fundação Abrigo Cristo Redentor para rapazes, devido à grande quantidade de casos de malária no segundo quartel do século XX, foi utilizado pelo Ministério de Educação e Saúde para construção de pavilhões do Instituto de Malariologia e, posteriormente, a Fábrica de Produtos Profiláticos, onde eram produzidos: Hexaclorociclohexano (HCH), 76 Arsenito de Cobre, Hexaclorobenzeno (BHC), Monofluoroacetato de Sódio, Cianeto de Cálcio e Diclorodifenil tricloreto (DDT). Mesmo fechada em 1961, a fábrica deixou na antiga instalação cerca de 400 toneladas de compostos tóxicos já explicitados, sem qualquer tipo de proteção, o que levou à contaminação do solo, da água e da população que vivia ao entorno;

[5] por fim, a mineração de areia também está vigente na configuração econômica e ambiental do município, no bairro do Amapá, 4º distrito de Caxias, causando muitos danos ao meio ambiente, com a contaminação dos lençóis, desmatamento e extinção da fauna e flora local.

A NOVA REALIDADE DA ECONOMIA CAXIENSE

Os ciclos produtivos se alteram ao longo do tempo, seguindo as conjunturas estaduais e federal, e as atividades produtivas se diversificaram ao longo dos anos. Uma normativa que engendrou alterações significativas no espaço da cidade foi o plano diretor municipal, que auxiliou os munícipes e os empresários, elencando pontos específicos do ambiente para a materialização de seus serviços. Uma cidade com população milionária e com orçamento bilionário.

Um destaque é o Polo Petroquímico de Campos Elíseos (PPCE), local que agrega mais de 30 empresas dos setores do petróleo, gás, química e indústria de transformação. Um ativo econômico muito importante no município, o qual desperta interesse de políticas públicas de todos os âmbitos de governo, como melhorias de infraestrutura de transporte pelo poder público, investimentos em modernização técnica e adoção de controle de qualidade e segurança. Soma-se que esse ambiente, que aproveitou as vantagens decorrentes da instalação da Reduc e da Fabor na década de 1960, beneficiou-se das economias de aglomeração e foi primordial no incremento da área como a mais importante no setor petroquímico do estado do Rio de Janeiro.

Nos últimos anos, o município de Duque de Caxias tem experimentado uma significativa afluência de investimentos provenientes do setor de comércio e serviços. Empresas renomadas, como Coca-Cola, Bunge, conglomerados de comércio de atacado e varejo de roupas que se denominam com Feirão de Malhas, *shopping centers* (Caxias Shopping e Outlet Premium), condomínios logísticos e redes de supermercados, como Atacadão e Assaí, têm escolhido estrategicamente Duque de Caxias para instalar suas unidades e realizar suas operações. A chegada desses empreendimentos comerciais e de serviços representa um marco na dinâmica econômica de Duque de Caxias, consolidando-o como um polo atrativo para investidores de diversos segmentos.

Esse panorama é enriquecido pela interconexão dessas iniciativas com as três infraestruturas de mobilidade rodoviária que ratificam o arcabouço político e econômico do município. A Rodovia Washington Luís (BR-040) (Figura 2), a Rodovia Santos Dumont (BR-116/RJ) – que integra o Arco Metropolitano (BR-493/RJ-109) – e a Avenida Governador

Leonel de Moura Brizola (RJ-101) desempenham um papel crucial ao servirem como vias estratégicas pelas quais transitam não apenas milhares de pessoas, mercadorias e fluxos de capitais, mas também como entroncamentos que direcionam para outros municípios da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ).

A convergência desses investimentos no comércio e serviços, aliada à robustez dessas infraestruturas de mobilidade, tem propiciado a consolidação de Duque de Caxias como um hub econômico regional. A interligação eficiente entre o influxo de investimentos e a infraestrutura de transporte sólida destaca-se como um fator determinante para o crescimento econômico do município, promovendo não apenas a prosperidade local, mas também fortalecendo os laços comerciais com outros municípios da Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

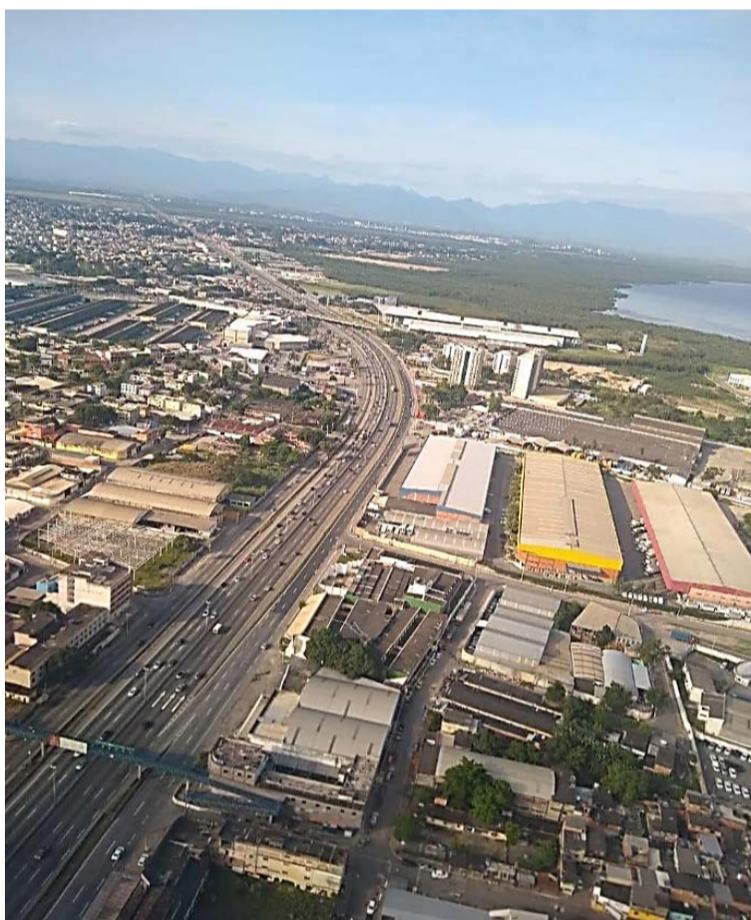


Figura 2: Vista aérea da Rodovia Washington Luís (BR-040), Duque de Caxias. Novembro de 2019.

Fonte: Acervo Pessoal.

Portanto, o padrão que o município de Duque de Caxias obteve, especialmente com a adesão de recentes arranjos econômicos, reverteu de certo modo a perspectiva estigmatizada, em um lócus de produção do espaço, consumo e reprodução social. Oliveira (2015) esclarece que esse fenômeno pode ser conceituado como reestruturação territorial-produtiva. Em tempos de acumulação flexível e novas dinâmicas financeiras, a logística aparece como peça de suma importância na promoção e na divisão territorial do trabalho. Segundo Silveira (2009), ela é compreendida como um dos principais meios, diante da aceleração contemporânea, de geração de estratégias, de planejamento e gestão de transportes, de armazenamento e de comunicações.

A logística em transporte está relacionada intensamente aos sistemas de movimento e aos de fluxos econômicos no território (fluidez no território). Ela está diretamente comprometida com o movimento circulatório do capital, em contato e diálogo constante com os sistemas de movimento, que competem pelas infraestruturas em redes de transporte e pelos fluxos econômicos. Dessa maneira, o desempenho mais contemporâneo de Duque de Caxias traduz o novo momento em um espaço de fluidez e viscosidade, elaborando novas relações de poder no cerne desse ente federativo.

Com o objetivo de ilustrar e ratificar as mudanças de comportamento da economia caxiense dos últimos anos, foram utilizados dados e informações de instituições de fomento à pesquisa, no estado do Rio de Janeiro (ERJ).

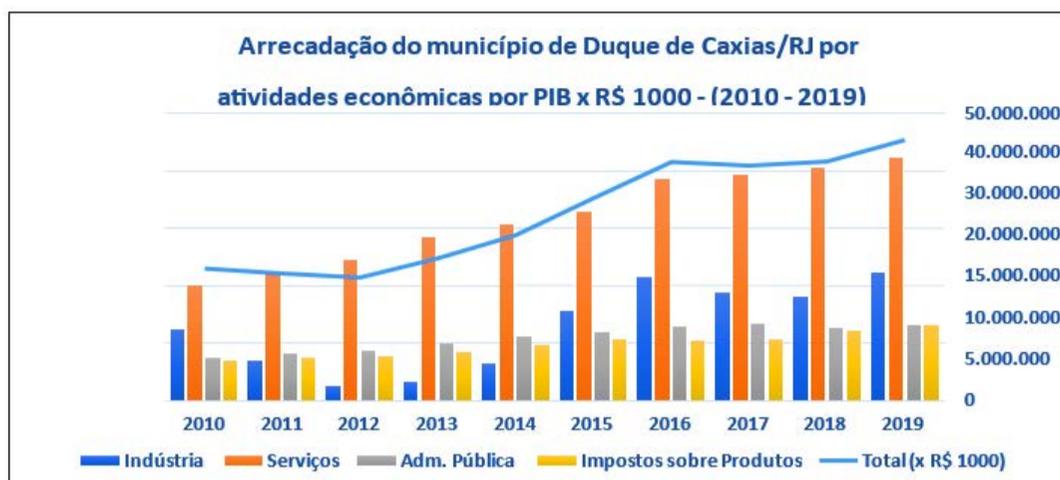


Gráfico 1: Série histórica de arrecadação do município de Duque de Caxias-RJ em atividades econômicas e impostos (2010 – 2019)

Fonte: Elaboração Própria com dados do CEPERJ, 2022.

Ano	Indústria	Serviços	Administração Pública	Impostos sobre Produtos	Total (x R\$ 1000)
2010	6.088.668,46	9.929.038,29	3.653.254,47	3.432.701,64	23.107.679
2011	3.424.334,80	11.039.781,03	4.070.727,94	3.696.266,97	22.237.127
2012	1.188.198,76	12.259.648,49	4.268.692,36	3.826.176,17	21.548.905
2013	1.541.566,20	14.181.083,89	4.898.641,85	4.227.259,26	24.855.259
2014	3.234.641,30	15.321.670,81	5.474.796,60	4.822.862,02	28.862.819
2015	7.750.160,46	16.349.883,79	5.940.093,31	5.241.347,96	35.294.440
2016	10.711.898,13	19.235.999,95	6.404.425,37	5.173.801,54	41.539.673
2017	9.383.675,29	19.642.118,81	6.592.691,42	5.269.116,99	40.904.756
2018	8.997.788	20.229.370	6.281.609	6.074.214	41.595.845
2019	11.142.986,25	21.134.166,81	6.553.221,68	6.488.421,27	45.332.366

Tabela 1: Série histórica de arrecadação (x R\$ 1. 000) do município de Duque de Caxias/RJ em atividades econômicas e impostos (2010 – 2019)

Fonte: Elaboração Própria com dados do CEPERJ (2022).

O estudo do Centro Estadual de Estatísticas, Pesquisas e Formação de Servidores Públicos do Rio de Janeiro (Ceperj), por meio do relatório anual sobre o PIB dos municípios fluminenses, foi publicado em dezembro de 2020, porém com dados referentes ao ano de 2018.

Ao longo da série histórica, 2010-2019, o setor de serviços aumentou sua participação na economia caxiense de maneira expressiva, lembrando que os valores presentes no Gráfico 1 e na Tabela 1 devem ser multiplicados por 1000, haja vista que o montante das atividades industriais, de serviços, administração pública e arrecadação de impostos sobre produtos que compõem o PIB municipal está na casa dos bilhões de Reais. Em contrapartida, o setor industrial exibiu uma instabilidade no recolhimento de suas atribuições: em 2010, tanto no âmbito industrial como no de prestação de serviços, mostrava certa proximidade. Entretanto, ao longo dos anos, ocorreu um descolamento exponencial do setor terciário em relação à agenda econômica tradicional, anteriormente sustentada pela indústria, que por muito tempo foi o pilar político-econômico do município. Esses dados refletem as transformações no campo da arrecadação municipal global.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O município de Duque de Caxias se apresenta com grande complexidade, abarcando diversas esferas – históricas, econômicas, políticas e ambientais –, cuja análise implica um desafio considerável. Desde sua concepção, delineou-se uma configuração distintiva em relação aos territórios circunvizinhos, sendo, inicialmente, caracterizada como uma área repulsiva para a ocupação humana devido às suas condições insalubres, compreendendo áreas alagadiças e sistemas de drenagem comprometidos.

O período subsequente à Segunda Guerra Mundial testemunhou intervenções significativas em termos de saneamento, coincidindo com a instalação da Fábrica Nacional de Motores (FNM) no antigo distrito de Nova Iguaçu, evento que desempenhou papel primordial no processo de autonomia política dessa.

Ao longo de 1943 a 2022, Duque de Caxias passou por alterações em seus quatro distritos, tornando-se economicamente o município mais importante do estado do Rio de Janeiro, exceto a capital. Apesar disso, indicadores socioeconômicos, como o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) e o Coeficiente de Gini, evidenciam uma desconexão entre a prosperidade econômica e o desenvolvimento social.

A influência da cidade do Rio de Janeiro na ocupação de Duque de Caxias, especialmente durante o período de modernização, impactou significativamente a região, destacando-se a tríade saneamento-ferrovia-autoconstrução na Baixada Fluminense. E a industrialização, desde a sua gênese, constituiu um traço fundante da identidade de Duque de Caxias, exemplificada pela presença de entidades como a FNM, a Reduc e a Fabor. Apesar da proeminência industrial, constata-se a existência de desafios sociais, conforme evidenciado por indicadores, como o IDH e a qualidade dos serviços públicos.

A partir da década de 1990, observa-se uma reconfiguração perceptível no entendimento de Duque de Caxias, passando de um território predominantemente industrial para um espaço de novas oportunidades. Elementos como logística favorável, proximidade com a capital e principais vias rodoviárias, aliados a incentivos fiscais, têm propiciado um influxo de investimentos nos setores de prestação de serviços, vestuário, imobiliário e comércio.

Não obstante, a redução relativa da atividade industrial, reflexo da conjuntura nacional, Duque de Caxias busca novos horizontes econômicos. Empreendimentos de envergadura, como a Coca-Cola Andina Brasil e a Bunge Brasil, os *shopping centers* e os aglomerados de Feirão de Malhas na rodovia BR-040, delineiam uma transformação substancial no perfil econômico do município. Nesse cenário, resta à cidade buscar a redução das disparidades sociais, esperando que essa nova fase proporcione uma melhoria significativa nesse aspecto.

Referências

CENTRO ESTADUAL DE ESTATÍSTICAS, PESQUISAS E FORMAÇÃO DE SERVIDORES PÚBLICOS DO RIO DE JANEIRO. **Produto Interno Bruto dos Municípios**. Rio de Janeiro: CEPERJ, dezembro 2020. Disponível em: <https://www.ceperj.rj.gov.br/wp-content/uploads/2021/07/PIB-MUNICIPAL-2018.pdf>.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Cidades e Estados**, 2021. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/rj.html>.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. 5. ed. São Paulo: Centauro, 2008 [1968]. 144 p.

OLIVEIRA, Francisco. **Crítica da razão dualista – O ornitorrinco**. São Paulo: Boitempo, 2003.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. A emersão da região logístico-industrial do Extremo Oeste Metropolitano fluminense: reflexões sobre o processo contemporâneo de reestruturação territorial-productiva. **Espaço e Economia: Revista Brasileira de Geografia Econômica**, Goiânia, Ano IV, n. 7, jul.-dez. 2015. Disponível em: <http://espacoeconomia.revues.org/1814>. Acesso em: 17 maio 2023.

PETROBRAS. **Refinaria Duque de Caxias (Reduc)**. Informações gerais, 2021. Disponível em: <https://petrobras.com.br/pt/nossas-atividades/principais-operacoes/refinarias/refinaria-duque-de-caxias-reduc.htm> . Acesso em: 15 abr. 2023.

RODRIGUES, André Luiz Teodoro. Duque de Caxias: novos e velhos desafios em questão. **Espaço e Economia: Revista Brasileira de Geografia Econômica**, Goiânia, Ano V, n. 10, jan.-jun. 2017. Disponível em: <https://journals.openedition.org/espacoeconomia/2602>. Acesso em: 10 maio 2023.

RODRIGUES, Thiago Coutinho. A Fábrica Nacional de Motores (FNM) E as transformações espaciais ocorridas em Xerém. **Revista Pilares da História**, Duque de Caxias, ano 12, n. 13, p. 44-51, maio de 2013.

SILVEIRA, Márcio Rogério. Logística, sistema de movimento, fluxos econômicos e interações espaciais no território paulista: Uma abordagem para a geografia de transportes e circulação. **Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**, Barcelona, 2009.

TENREIRO, André (Org.). **Duque de Caxias – A geografia de um espaço desigual**. Nova Iguaçu, RJ: Entorno, 2015. 176 p.

Capítulo 5

Volta Redonda (RJ)-CSN: uma breve análise do modelo brasileiro cidade-empresa

Fábio Rossi

INTRODUÇÃO

Getúlio Vargas, presidente do Brasil entre 1930 e 1945 – e, depois, em um novo mandato entre 1951 e 1954 – vivenciou um momento complexo da história do mundo: em destaque, o horror e as implicações da Segunda Guerra Mundial (1939-1945), que causou profundos impactos no próprio sistema capitalista e nas relações de influência e poder na escala global. Os limites do liberalismo econômico e o modelo de estado empregador e propulsor do crescimento econômico e do bem-estar social criaram um sistema centralizador de setores da produção, naquilo que David Harvey (2005) intitulou como “liberalismo embutido”. Vargas adotou a estratégia de substituição de importações para o desenvolvimento industrial do país e, durante a guerra, criou a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN).

Para abrigar a CSN, foi necessário construir toda a estrutura urbana de seu entorno, emergindo a chamada “cidade operária” no então distrito de Santo Antônio de Volta Redonda, localizado no Sul Fluminense e pertencente, à época, ao município de Barra Mansa. O Estado brasileiro, por meio da CSN, construiu os bairros, as ruas, as casas, escola técnica, hospital, clubes sociais, além de realizar toda a manutenção da cidade, operando como uma prefeitura paralela em Barra Mansa. E assim o era, pois a cidade operária, localizada na margem direita do rio Paraíba do Sul, progrediu mais rapidamente do que o restante do distrito, que ocupava a margem esquerda. Vargas também olhava para esse projeto de industrialização como o modelo de sociedade brasileira do futuro, que deixaria de ser rural e agrária e se tornaria urbana e industrial.

O Estado brasileiro planejava o desenvolvimento e se apropriou de setores estratégicos, como carvão e aço, além de atender o bem-estar das pessoas que chegavam à cidade em busca de trabalho, tanto na construção da Usina Presidente Vargas – nome da usina da CSN em Volta Redonda, criada em 1941 e assim rebatizada em 1957 – quanto na construção e manutenção da cidade operária. Os habitantes mais antigos, que vivenciaram as décadas de 1950 e 1960 na cidade, contam como a CSN era paternalista com seus trabalhadores, não deixava nada faltar. Bons salários, boa alimentação, cestas de Natal fartas, brinquedos para as crianças, áreas de lazer, entre outras formas de bem-estar.

Esse modelo de Estado interventor e promotor do bem-estar social – ainda que no Brasil, em um modelo bastante insuficiente – começou a perder espaço mundialmente para outra perspectiva de governo, a neoliberal. Essa teoria, a partir da década de 1970, tornou-se a proposição político-econômica para os países do bloco capitalista, ainda no cenário da Guerra Fria, substituindo o modelo keynesianista que organizava os estados pós-Segunda Guerra Mundial. Harvey (2008) define o neoliberalismo como:

[...] uma teoria político-econômica que propõe que o bem-estar humano pode ser melhor promovido liberando-se as liberdades e capacidades empreendedoras individuais no âmbito de uma estrutura institucional caracterizada por sólidos direitos a propriedade privada, livres mercados e livre comércio.

O neoliberalismo se configura como um discurso no qual a liberdade do indivíduo exerce forte apelo, evocando questões atraentes como a própria dignidade de viver. Para os defensores do neoliberalismo, o modelo keynesiano deveria ser superado, e o Estado deveria abdicar de sua atuação no planejamento e na economia. Nesse contexto, Volta Redonda, emancipada em 1954, tornou-se um exemplo prático tanto do keynesianismo no Brasil quanto do neoliberalismo, com os legados de ambos ainda evidentes em sua paisagem.

Imóveis construídos pelo Estado foram entregues ao grupo vencedor do leilão de privatização da CSN em 1993 – mesmo sem terem sido incluídos na avaliação do preço de venda. Atualmente, esses imóveis estão abandonados, criando vazios visíveis na paisagem da cidade em meio ao crescimento vertical e ao intenso fluxo de pessoas. Além disso, tornam-se fonte de revolta entre os moradores, tanto pela forma como foram transferidos à iniciativa privada quanto pelo abandono que sofrem, permanecendo fechados e inacessíveis à população.

O CONTEXTO DA CRIAÇÃO DA CSN

O objetivo de Vargas quanto à industrialização do Brasil foi produzir no país o que antes era importado dos países industrializados da Europa e dos Estados Unidos. A Segunda Guerra Mundial obrigou os países europeus a voltarem suas atenções para a produção bélica, isso quando as áreas industriais não eram destruídas. Esse cenário causou nos países consumidores de produtos industrializados, como o Brasil, a escassez de importantes produtos. A ideia de produzir aqui o que era importado foi chamada de substituição de importações, de maneira que o Brasil tinha condições de pôr em prática: vasto território com importantes riquezas naturais (em particular, minerais), mão de obra disponível e mercado consumidor interno.

Assim, coube ao próprio Estado bancar a industrialização pesada – com dinheiro estadunidense conseguido em troca de apoio aos aliados na Guerra – e o complexo CSN-Volta Redonda é fruto do processo. O investimento consistiu na construção da empresa e de toda a estrutura de que ela necessitaria para funcionar, baseado no modelo “cidade-empresa” que, segundo Piquet (1998), teve seu embrião na industrialização europeia. Nesse contexto, as cidades, desprovidas de infraestrutura para atender as demandas da população, precisaram ser construídas simultaneamente à empresa, por ela e para ela. Seguindo essa lógica, em Volta Redonda, uma área conhecida como cidade operativa teve sua infraestrutura planejada e erguida pela empresa e para a empresa. Sob a perspectiva desenvolvimentista do Governo Vargas, essa iniciativa visava atender a população local e consolidar um modelo de país urbano e industrial.

A CSN, por meio de uma comissão denominada “Comissão Executiva do Plano Siderúrgico Nacional”, liderada pelo engenheiro Edmundo de Macedo Soares e Silva, construiu a cidade operária com uma estrutura muito maior do que a população da época necessitava, pois, segundo o projeto desenvolvimentista, nada poderia faltar à população. Foram construídos, entre outros, residências, clubes sociais, escola técnica, centro de puericultura, praças, áreas de lazer, hospital, cinemas, prédio administrativo (Escritório Central), além das prestações de serviços, como corpo de bombeiros, manutenção das residências, venda de alimentos produzidos na Fazenda Santa Cecília, de bicicletas importadas, distribuição de cestas de natal, de presentes para as crianças. Em Volta Redonda, o bem-estar social era de fato provido pelo Estado, representado pela CSN.

A ideia do Governo Vargas era trazer para Volta Redonda trabalhadores considerados ociosos das fazendas de regiões próximas, sobretudo das Minas Gerais. Essas pessoas eram recrutadas e trazidas em caminhões, muitas vezes sem documentos ou sobrenomes. Moreira (1996) relata que “caminhões saíam vazios de Volta Redonda e se dirigiam para a Zona da Mata, onde recrutavam homens, com ou sem família, para irem construir a usina”. Além de utilizar esta mão de obra, coube ao governo introduzir o trabalhador, até então rural, ao mundo urbano e fabril, regido pelo relógio de ponto e pela lógica do capital, do lucro e da vida urbana. A mudança do Brasil rural e agrário para o Brasil urbano e industrial não era só econômica, mas também passava pela mudança de estilo de vida da sociedade, que teve em Volta Redonda seu primeiro exemplo.

Ainda, conforme Moreira (1996),

[...] localizada à beira do rio, no fundo do vale, a usina tem à sua margem as casas padronizadas do operariado, à meia encosta da subida dos morros as dos técnicos e capatazes, e nas cotas altas, numa visão privilegiada que abria do alto para a usina e o casario operário, as casas dos engenheiros americanos e militares da administração, arrumando-se a cidade numa reprodução da hierarquia e classes do complexo industrial.

O DESGASTE DO MODELO CIDADE-EMPRESA E O FIM DO COMPLEXO CSN-VOLTA REDONDA

Ao completar sua primeira década de funcionamento, a CSN vivenciou o período em que Juscelino Kubitschek alcança o poder e adota seu plano de metas, conhecido como “cinquenta anos em cinco”, correspondendo a cinquenta anos de progresso em cinco anos de governo. O Plano de Metas focou na expansão industrial para o crescimento da economia, e criou, por exemplo, a Usiminas. Assim, a CSN passou a ter concorrência de outras estatais em meio a um surto de industrialização pelo qual o país atravessou.

Ainda em 1954, ocorreu a instalação do alto-forno 2, aumentando a produção da Companhia das 300.000 toneladas/ano para incríveis 1.400.000 toneladas/ano em 1965. Evidentemente, esse significativo aumento na produção demandou maior número de trabalhadores, acrescentando a diversidade de pessoas tanto na usina quanto na cidade. A sociedade inicial, a qual o governo havia moldado para viver na hierarquia sob os olhos da empresa, começava a mudar, recebendo cada vez mais pessoas e tornando a cidade e a mão de obra da usina mais heterogêneas. Núcleos urbanos que existiam pelo Vale do Paraíba fluminense acabaram sendo aglutinados pelo complexo CSN-Volta Redonda, devido às oportunidades de trabalho diretos e indiretos na empresa. O raio de influência que a CSN exercia englobava Valença até algumas cidades da baixada fluminense (Moreira, 1996).

O crescimento populacional em Volta Redonda provocou também um aumento expressivo do setor de serviços. Se, anteriormente, a hierarquia entre os trabalhadores era evidente, definida por aspectos planejados pelo governo, como salário, bairro de residência, tipo de moradia, meio de transporte e locais frequentados, a década de 1960 marcou a desconfiguração desse modelo socioeconômico local. A organização social já não era exclusivamente determinada pela empresa.

Paralelamente, a diversificação da população da cidade e dos trabalhadores da CSN coincidiu com o envelhecimento dos equipamentos da usina, que já completavam duas décadas de uso. Estatais mais recentes, como a Usiminas, possuíam equipamentos mais modernos e

começaram a competir diretamente com a CSN, gerando queda na sua rentabilidade. Esse cenário motivou a criação do “Plano D” em 1962, que visava à reestruturação tecnológica, à reformulação da administração da empresa e à redefinição das relações de trabalho para os dez anos seguintes, impactando as dinâmicas entre capital-trabalho e fábrica-cidade.

Essas transformações ocorreram enquanto a teoria neoliberal ganhava destaque durante a década de 1970. Afinal,

[...] o rótulo “neoliberal” marcava sua adesão aos princípios de livre mercado da economia neoclássica que emergira na segunda metade do século XIX (graças aos trabalhos de Alfred Marshall, William Stanley Jevons e Leon Walras) para substituir as teorias clássicas de Adam Smith, David Ricardo e, naturalmente, Karl Marx. Mas também seguiam as ideias de Adam Smith de que a mão invisível do mercado constituía o melhor recurso de mobilização de mesmo os mais vis instintos humanos, como a gula, a ambição e o desejo de riqueza e poder em benefício de todos. Assim, a doutrina neoliberal opunha-se profundamente às teorias do Estado intervencionista, como as de John Maynard Keynes, que alcançaram a proeminência nos anos 1930 em resposta à Grande Depressão (Harvey, 2008).

Os ideais keynesianos que sustentaram a construção e organização do complexo CSN-Volta Redonda começaram a ceder espaço às perspectivas neoliberais, que, conforme Harvey (2008), “alegavam que as decisões do Estado estavam fadadas à tendenciosidade política, dependente da força dos grupos de interesse envolvidos”.

Em 1966, Volta Redonda foi elevada à categoria de “área de segurança nacional” pelo Ato Institucional n. 3. O Plano D seguiu em implementação e, como desdobramento, em 1976, a CSN rompeu com o modelo integrado do complexo, vendendo as casas aos trabalhadores com desconto em folha e transferindo ruas, parques e serviços urbanos para a administração municipal.

No campo das relações trabalhistas, a empresa reestruturou a hierarquia tradicional que sustentava a cidade-empresa desde sua criação. Os trabalhadores passaram a ser divididos em dois grupos: os “estratégicos”, que possuíam qualificação técnica ou acadêmica adquirida na ETPC, na Escola de Engenharia da Universidade Federal Fluminense ou em outras localidades, e os “periféricos”, que não tinham qualificação formal e eram contratados de terceiros para prestar serviços à CSN. Os salários passaram a ser definidos com base na formação prévia do trabalhador, enquanto a experiência adquirida na usina deixou de ser um critério relevante para o reconhecimento de sua importância na produção e, conseqüentemente, para a remuneração. Essa nova abordagem da CSN gerou insatisfação entre os funcionários mais antigos, que, percebidos como resistência interna, começaram a ser demitidos, marcando uma ruptura significativa nas relações de trabalho e na dinâmica da empresa.

Trabalhar na CSN deixou de representar o *status* outrora atribuído aos seus empregados. A exclusividade de trabalhar na companhia não fazia mais parte dos objetivos das novas gerações, que passaram a enxergar a CSN como apenas mais uma oportunidade no mercado de trabalho. O emprego na empresa deixou de ser prioridade, tornando-se apenas uma entre muitas possibilidades, com os currículos sendo enviados para diversas empresas.

As mudanças nas relações entre a CSN e seus funcionários culminaram na inédita greve dos metalúrgicos em maio de 1984. Enquanto isso, o Brasil mergulhava nas propostas neoliberais durante os governos militares, em um contexto descrito por Harvey (2008): “os fundos excedentes reciclados pelos bancos de Nova York se dispersaram pelo globo, e os países em desenvolvimento foram estimulados a se endividar pesadamente, com taxas

vantajosas para os banqueiros de Nova York”. Nesse período, os militares acumularam dívidas, especialmente externas, para financiar grandes obras de infraestrutura, muitas delas consideradas “faraônicas”, como a Transamazônica (BR-230) e a Hidrelétrica de Itaipu.

Com o crescimento das dívidas dos países em desenvolvimento, o Fundo Monetário Internacional (FMI) passou a exigir contrapartidas para a concessão de novos empréstimos. Em 1982, de acordo com Harvey (2008), “o FMI e o Banco Mundial se tornaram centros de propagação e implantação do ‘fundamentalismo do livre mercado’ e da ortodoxia neoliberal”. Isso significava que, para renegociar as dívidas existentes e obter novos financiamentos, os países devedores precisavam implementar reformas estruturais, incluindo cortes em gastos sociais, maior flexibilidade nas leis trabalhistas e privatizações. Esses processos marcaram o “expurgo dos ideais keynesianos” das estruturas econômicas e sociais dos países em desenvolvimento.

A CSN chegava à sua quarta década de funcionamento com equipamentos obsoletos e falta de investimentos no cenário econômico brasileiro. A empresa havia mudado toda a sua relação com seus trabalhadores, rompendo com o modelo inicial para o qual ela foi projetada. O descontentamento dos metalúrgicos aumentava e o sindicalismo da categoria ganhou força com a eleição de Juarez Antunes como seu presidente em 1983. Já no ano seguinte, Antunes liderou a primeira greve da história da Companhia, quando 28 mil funcionários paralisaram suas atividades em apoio ao movimento, e, de 1984 a 1990, realizaram 12 greves (Moreira, 1996).

A GREVE GERAL DE 1988

De toda a dúzia de greves que ocorreram no período citado, a mais lembrada – não pelas conquistas, mas sim pela sua tragicidade – é, sem dúvidas, a Greve Geral de 1988. Juarez Antunes liderava a massa de trabalhadores da Companhia contra as mudanças que ocorriam na estrutura das relações entre a empresa e seus funcionários desde sua eleição à presidência do sindicato em 1983. Liderança inquestionável na CSN para os trabalhadores, Antunes foi filiado a partidos políticos como o MDB, à época do bipartidarismo da ditadura militar, e posteriormente filiou-se ao PDT, partido pelo qual se elegeu deputado federal em 1987, renunciando ao mandato para assumir a prefeitura de Volta Redonda em janeiro de 1989.



Figura 3: Greve Geral de 1988. Militares foram enviados pelo então Governo Sarney para desocupar a Usina Presidente Vargas.

Fonte: Sindicato dos Metalúrgicos do Sul Fluminense

Globalmente, o sindicalismo sofria ataques diversos em atendimento aos interesses neoliberais. Nos Estados Unidos, o governo Reagan (1981-1989) enfrentou e derrotou o *Professional Air Traffic Controllers Organization* (PATCO) na greve de 1981. Por se tratar de uma categoria da importância dos controladores aéreos, houve um efeito global nas formas como os Estados tratariam as greves de trabalhadores dali em diante, sobretudo em relação ao salário mínimo, que iniciou ali sua redução em valores e, conseqüentemente, em poder de compra, o que ocorre até hoje.

Em Volta Redonda, a Greve Geral de 1988 tinha como exigências, entre outras, melhores salários e condições de trabalho. A população, mesmo com toda a diversificação que ocorria desde os anos 1960, ainda era composta por pessoas que fizeram parte do início do complexo CSN-VR e viam a empresa como parte da cidade e de sua vida, tanto que ocorreu um “abraço simbólico”, percorrendo 12 quilômetros no entorno da Usina Presidente Vargas.

Desde a primeira, as greves dos trabalhadores são “greves de ocupação”. As ações se passam dentro do espaço da fábrica, daí indo a generalizar-se por todo o tecido urbano da cidade. Seu ponto de partida é o conflito de chão-de-fábrica, dominante no cotidiano das seções da usina, e um efeito disso é que os segredos técnicos e administrativos da empresa se socializam e viram objeto de um acumulativo domínio da massa dos trabalhadores quanto mais com a sucessão das greves para eles se amplia o conhecimento da geografia fabril. Um conhecimento que funde com o da cidade, na constituição de um só todo geográfico (Moreira, 1996).

Todas as mudanças que o Plano D causou dentro e fora da fábrica não foram suficientes para que o sentimento de pertencimento à Companhia dos trabalhadores morresse e isso se estendia aos seus familiares e demais moradores da cidade. A Greve Geral de 1988 pode ter sido o último suspiro dos ideais desenvolvimentistas de Vargas e a morte do complexo CSN-VR. A ocupação da UPV pelos metalúrgicos e de seu entorno pela população pode ser entendida como uma tentativa de retomada de um espaço que aquelas pessoas ajudaram a construir e a elas pertencia. Entretanto, perceberam que a relação entre a população e o complexo estava se deteriorando desde a imposição do Plano D.

Foi durante a Greve Geral de 1988 que o então presidente da Companhia, Juvenal Osório Gomes, em reunião no Palácio da Alvorada com o presidente da República, José Sarney, e ministros, declarou, segundo Graciolli (2007), ser favorável à privatização, visto que “mantendo-se como firma estatal, irá sempre enfrentar problemas com a política de preços e salários, além de sofrer a ação do sindicato”.

A greve teve início no dia 7 de novembro daquele ano, com cerca de 5 mil trabalhadores ocupando a usina. No dia seguinte, já eram 10 mil enfrentando a Polícia Militar que, sem sucesso em dispersar os grevistas, recebeu reforço dos batalhões do exército de Barra Mansa e Valença. No dia 9, militares do Exército invadiram a Usina já à noite e, em meio ao conflito instalado, assassinaram três operários, conforme descrito por Alejandra Estevez (2020):

William Fernandes Leite, de 22 anos, morto com tiro de metralhadora no pescoço; Valmir Freitas Monteiro, de 27 anos, morto com tiro de metralhadora nas costas; e Carlos Augusto Barroso, de 19 anos, morto por esmagamento de crânio.

Os três se tornaram mártires daquela greve e o Monumento 9 de novembro foi erguido em frente à passarela que dá acesso à UPV, na praça Juarez Antunes, em maio de 1989, encomendado pelo próprio sindicato ao arquiteto Oscar Niemeyer. Assim,

[...] na campanha salarial, foi inaugurado, no 1º de maio, um memorial que o Sindicato encomendara ao arquiteto Oscar Niemeyer, homenageando os 3 operários assassinados na greve nov. 1988. Essa inauguração se deu durante uma assembleia pública do Sindicato, quando trabalhadores e respectivas famílias se fizeram presentes (Graciolli, 2007, p. 97).

Horas após sua inauguração, o monumento foi alvo de um ataque terrorista, sendo destruído por explosões causadas por bombas que, conforme investigações, foram identificadas como de fabricação nacional, produzidas pela Indústria de Material Bélico do Brasil (Imbel). Sobre o ocorrido, a página eletrônica da Fundação Oscar Niemeyer afirma que:

O monumento foi inaugurado em 1º de maio de 1989, mas no dia seguinte foi destruído por um atentado à bomba. Em 6 de maio, o prefeito de Volta Redonda, Vanildo de Carvalho, mostrou-se disposto a reconstruir o monumento o que ocorreu de forma não apagar totalmente as marcas do atentado, como Niemeyer havia proposto. A nova inscrição no monumento reconstruído dizia: “Nada, nem a bomba que destruiu este monumento poderá conter os que lutaram pela justiça e pela liberdade”⁵⁸.

Somente após a morte do arquiteto, a prefeitura de Volta Redonda revitalizou o monumento, porém, sem restaurá-lo em seu projeto inicial, como foi a vontade de seu criador.

A greve teve duração de 17 dias e mobilizou não apenas os trabalhadores da usina, mas também grande parte da população de Volta Redonda. Ao seu término, os trabalhadores obtiveram importantes conquistas, como a implementação do turno de 6 horas, a concessão de abono salarial e a readmissão de operários demitidos em greves anteriores.

A PRIVATIZAÇÃO DA CSN E AS SUAS CONSEQUÊNCIAS

Nas eleições presidenciais do Brasil, em 1989, a vitória de Fernando Collor sobre Luís Inácio Lula da Silva representou a vitória dos interesses da classe empresarial do país, que via com bons olhos os ideais neoliberais. Em Volta Redonda, as mortes de William, Valmir e Barroso na Greve de 1988 e a morte de Juarez, em 1989, deixaram a classe trabalhadora abalada e desordenada, abrindo espaço para discussões acerca de outras formas de enfrentamento, ou até de formar aliança com a diretoria da CSN.

A campanha salarial de 1989, ainda marcada pela influência do “estilo Juarez” de enfrentamento, não gerou novos confrontos com o Exército. O 1º Batalhão de Infantaria Blindada (1º BIB) de Barra Mansa, já fragilizado por inúmeras denúncias de tortura e assassinatos ocorridos em suas instalações durante a ditadura cívico-militar, estava enfraquecido e não teria sustentação em um contexto democrático. O batalhão foi oficialmente desativado em 1991, mas o processo de desativação já havia começado após os assassinatos durante a Greve de 1988 e a repercussão desses eventos. Durante essa campanha salarial, o Sindicato

58 Consultar: <https://www.oscarniemeyer.org.br/obra/pro309>. Acesso em: 10 out. 2023.

dos Metalúrgicos e o Sindicato dos Engenheiros apresentaram, entre outras propostas, uma sugestão de demissão da diretoria da CSN e sua substituição por funcionários da própria Companhia, como alternativa à privatização.

Evidentemente, essa proposta não foi aceita pelo Governo Federal e, com a eleição de Collor, o país tomou decisões rumo ao neoliberalismo. O início dos preparativos para a privatização da CSN se deu em 18 de abril de 1990, com a nomeação de Roberto Procópio Lima Netto à presidência da Companhia, logo após a instituição do Programa Nacional de Desestatização, que ocorrera cinco dias antes. Graciolli (2007) realizou uma entrevista com o presidente do Sindicato dos Metalúrgicos à época, Vagner Barcelos, que declarou:

O Procópio Lima Netto não respeitou nada. Colocou os dirigentes sindicais para fora da CSN, todos, nem a trabalho e se estivessem a trabalho ele pagava para ficar do lado de fora da fábrica, e os cipeiros também foram perseguidos sistematicamente (Graciolli, 2007, p. 118).

A nomeação de Procópio Lima Netto (como era conhecido em Volta Redonda) tinha uma mensagem clara: a CSN seria privatizada, e sua função era preparar a empresa para a venda. Foi elaborado um Plano de Ação dividido em três etapas, sendo a primeira a demissão de 4 mil trabalhadores. Com esse primeiro ponto, já é possível refletir sobre a falta de qualquer consideração sobre as consequências dessa medida para a cidade de Volta Redonda e seu entorno.

Com o Plano de Ação totalmente voltado para a privatização, o Sindicato dos Metalúrgicos, juntamente com o Sindicato dos Engenheiros, apresentou um dossiê com um diagnóstico sobre a crise da CSN e como sanar os problemas sem privatizá-la. Entre outras causas apontadas no documento, estava a denúncia de que 3,8 mil funcionários custavam 60% da folha de pagamento da empresa, que possuía um total de 21,7 mil trabalhadores à época. Esses altos salários incluíam 300 oficiais do Exército que sequer trabalhavam na Companhia. Foi apresentada também uma proposta de venda de 300 residências pertencentes à CSN em Volta Redonda, e a correção do preço do aço produzido pela Companhia que na época estava 40% abaixo do preço praticado pelo mercado.

Em seu discurso de posse, Procópio Lima Netto anunciou que o plano de saneamento da CSN previa uma significativa redução de pessoal, além de informar que a empresa seria privatizada após esse processo, o que ocorreria em aproximadamente um ano. Ele ameaçou os trabalhadores com mais demissões e até com o fechamento da usina caso houvesse novas greves, além de deixar claro que não pagaria os dias parados, férias e décimo terceiro proporcionais. E assim o fez. Ao iniciar as demissões, percebendo que os direitos trabalhistas causariam um grande rombo financeiro, decidiu licenciar 2 mil trabalhadores. Quem recebia a famosa “cartinha” sabia que seria demitido em alguns meses. O episódio das cartinhas ficou marcado na cidade e gerava constante tensão entre os trabalhadores, que nunca sabiam se sairiam de casa com emprego e voltariam do trabalho demitidos.

Com o Sindicato dos Metalúrgicos ainda combativo ao “estilo Juarez”, a resposta a essa ação da diretoria da CSN foi a convocação de uma greve. Procópio Lima Netto então distribuiu boletins para os trabalhadores, reafirmando que a greve resultaria em mais demissões e no fechamento da usina. Assim, iniciou-se uma disputa pela adesão para um dos lados: CSN versus Sindicato. O medo de ser demitido, somado ao medo de ter a usina fechada e ficar sem trabalho de qualquer jeito, abriu discussões sobre como o sindicato deveria agir e deixou que o posicionamento da Confederação Geral dos Trabalhadores (CGT) ganhasse força e adeptos. Nesse contexto, as eleições para o Sindicato dos Metalúrgicos de 1992

tiveram como vencedora a chapa representada pela Força Sindical, mudando a abordagem antes combativa dos trabalhadores para uma outra proposta mais conciliadora entre empresa e funcionários.

Em 5 de abril de 1993, a CSN foi vendida por \$1,49 bilhão. Somente a Usina Presidente Vargas foi avaliada, porém, todos os seus bens, em Volta Redonda e em outras cidades do país, foram entregues aos novos donos. Em 1996, Benjamin Steinbruch assumiu a presidência da empresa e adotou uma posição de distanciamento da população, por meio de medidas impopulares, como fechamento e abandono de imóveis, proibição de acesso a determinados espaços antes acessíveis, retomada de imóveis que ainda possuem alguma utilização pela população, desinteresse para com a diminuição da poluição gerada pela sua produção, desvalorização dos funcionários etc. (Rossi, 2023).

Hoje, a relação entre Benjamin Steinbruch e a própria CSN com a população de Volta Redonda está muito desgastada. Permanecem apenas nas lembranças das pessoas mais antigas da cidade o bom e carinhoso relacionamento que um dia já existiu.

Referências

BEDÊ, Waldyr Amaral. **Volta Redonda na Era Vargas (1941 -1964)**. Volta Redonda: SMC/PMVR, 2004.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Editora Ática, 1989.

ESTEVEZ, Alejandra. Lugares de Memória dos Trabalhadores #13: Memorial 9 de novembro, Volta Redonda (RJ). **Página Eletrônica do Laboratório de Estudos de História dos Mundos do Trabalho. Rio de Janeiro**: Instituto de História da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), 2020. Disponível em: <https://lehmt.org/lugares-de-memoria-dos-trabalhadores-13-memorial-9-de-novembro-volta-redonda-rj-alejandra-estevez/>. Acesso em: 10 out. 2023.

GRACIOLLI, Edilson José. **Privatização da CSN: da luta de classes à parceria**. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

GRAMSCI, Antônio. “Americanismo e Fordismo”. *In*: GRAMSCI, Antônio. **Maquiavel, a Política e o Estado Moderno**. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1968.

HARVEY, David. **O neoliberalismo: história e implicações**. São Paulo: Editora Loyola, 2008.

MOREIRA, Ruy. Ascensão e crise de um paradigma disciplinar. **Boletim Prudentino de Geografia**, n. 18, Presidente Prudente-SP, 1996, p. 40-64.

ROSSI, Fábio. **Volta Redonda antes e depois da privatização da CSN: análise sobre os impactos sofridos no espaço urbano e em sua comunidade com o fim do modelo company-town**. 2011. Monografia (Licenciatura em Geografia) – Faculdade de Formação de Professores, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2011.

SINDICATO DOS ENGENHEIROS DE VOLTA REDONDA. **O Peso da Realidade**. Volta Redonda, julho de 1997.

SOUZA, Mayara Silva de. **Uma análise sobre o sindicato dos metalúrgicos de Volta Redonda: uma reflexão sobre o direito de greve dos operários e o Sindicalismo de parceria**. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito) – Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Federal Fluminense, Volta Redonda-RJ, 2018.

PIQUET, Rosélia. **Cidade-empresa: presença na paisagem urbana brasileira**. Editora Jorge Zahar, Rio de Janeiro, 1998.

TIEZZI, Ricardo. **A usina da injustiça: como um só homem está destruindo uma cidade inteira**. São Paulo: Geração Editorial, 2005.

Capítulo 6

Crise, desenvolvimento e território: reflexões sobre o Extremo Oeste Metropolitano Fluminense⁵⁹

Leandro Dias de Oliveira

André Luiz Nascimento Germano

Miguel Alexandre do Espírito Santo Pinho

INTRODUÇÃO

Nos últimos vinte anos, assistimos a profundas mudanças na Geografia Econômica da Região Metropolitana Fluminense. A cidade do Rio de Janeiro se consolidou como centro de serviços e negócios, em especial na condição de espaço para realização de grandes eventos – em particular, os esportivos, adotando as características da urbanização turística-olímpica-esportiva⁶⁰ – e processos de segregação e valorização imobiliária (Botelho, 2013). Ao mesmo tempo, as franjas da Região Metropolitana do Rio de Janeiro viveram uma espécie de revolução industrial intempestiva, com a projeção de uma espécie de *cinturão industrial metropolitano* por meio de um profundo processo de reestruturação territorial-produtiva (Oliveira, L., 2015, 2020).

Revolução industrial é, evidentemente, um termo genérico e complexo, mas esteve presente nos anúncios locais de prefeituras⁶¹ que saudavam a chegada de novas unidades fabris. Outrossim, a reestruturação é, de maneira imbricada, *produtiva*, pois envolve as transformações contemporâneas da produção fabril (produção *just in time*, volatilização do trabalho, formas consorciadas de manufatura etc.), e *territorial*, com a emergência de um espaço com novas relações de poder, de urbanização e de uso de território, com mecanismos de governança público-privada, urbanização rarefeita e localização de plantas industriais em esconderijos espaciais (Oliveira, L., 2015), bem como de potencialização do complexo porto-indústria (Pessanha, 2017; Pessanha *et al.*, 2014) e das redes logísticas.

Em particular, nas franjas metropolitanas da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, emergiram novas economias de aglomeração industrial. A instalação do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (Comperj, posteriormente renomeado Polo GasLub Itaboraí), na região leste da metrópole (Grande Niterói), tornou-se o símbolo máximo desse período. O empreendimento integrava rodovias, um porto exclusivo e outras infraestruturas produtivas, especialmente nas cidades de Itaboraí, São Gonçalo e Maricá (Oliveira, F., 2018; Candido, 2019), e se configurava como um vetor significativo de desenvolvimento. Essa integração ocorria, em parte, por meio do Arco Rodoviário Metropolitano (Tinoco, 2019), conectando o polo de desenvolvimento da Refinaria Duque de Caxias (Reduc-Petrobrás), situado no eixo da BR-040, à cidade de Duque de Caxias, e, finalmente, ao Porto de Itaguaí, estabelecendo um complexo portuário-siderúrgico-industrial na Baía de Sepetiba⁶².

59 Este capítulo foi originalmente publicado com o título “Crise, desenvolvimento e território: reflexões sobre o extremo oeste da Região Metropolitana do Rio de Janeiro”, no periódico Cadernos do Desenvolvimento Fluminense, v. 18, p. 42-62, 2021.

60 Consultar: Mascarenhas (2014); Mascarenhas, Bienenstein, Sanchez (2011). Sobre urbanização turística, também indicamos: Mascarenhas, Oliveira e Ramão (2020).

61 Foi o caso de Seropédica, conforme Oliveira (2016).

62 De acordo com Perdigão (2015), a Baía de Sepetiba é um ambiente aquático de transição entre rio e mar, com 447 km² de área. Suas águas estão em três municípios fluminenses: o município do Rio de Janeiro, nos bairros de Barra de Guaratiba, Pedra de Guaratiba, Sepetiba e Santa Cruz; o município de Itaguaí; e o município de Mangaratiba. É composta por sub-bacias hidrográficas que envolvem 15 municípios do estado do Rio de Janeiro: Seropédica, Queimados, Engenheiro Paulo de Frontin, Japeri, Paracambi, Miguel Pereira, Mangaratiba, Vassouras, Barra do Pirai, Mendes, Nova Iguaçu, Pirai, Rio

Esses investimentos representaram um marco no processo de revitalização econômica do estado, delineando novas territorialidades no Rio de Janeiro e contribuindo para a reversão de um relativo esvaziamento das atividades industriais na Região Metropolitana (Oliveira, F.; Oliveira, L., 2020). Em cidades com características predominantemente rurais, como Seropédica, os novos aportes logísticos passaram a atrair grandes empresas para os seus limites, formando redes que se comunicam e se expandem para além do espaço metropolitano.

Todavia, esse processo ficou aquém de significar grandes melhorias para a população do entorno, tanto pela geração insuficiente de postos de trabalho, como também pelos próprios impactos ambientais e poucas implicações sociais positivas. Eis o objetivo central deste capítulo: aproximando os olhares da Geografia Econômica e da Economia Política – e, importante insistir, também da ecologia política –, a intenção é refletir sobre os desafios inerentes ao modelo de desenvolvimento instituído nas últimas décadas por meio de um breve balanço crítico; e, a partir dessa análise, apresentar algumas proposições, ainda que de forma ensaística, para a construção de um modelo de desenvolvimento social para a região.

AS MUDANÇAS PRODUTIVAS NO EXTREMO OESTE METROPOLITANO DO RIO DE JANEIRO

O Brasil viveu um ciclo expansivo de sua economia, com crescimento acima da média da década de 1990, entre 2004 e 2014, e aumento dos investimentos públicos e privados. O Partido dos Trabalhadores (PT) governou o país de 2003 a 2016, vencendo quatro disputas presidenciais seguidas. O último mandato eleito, o da presidente Dilma Rousseff, foi interrompido por um golpe de estado disfarçado de *impeachment* – um golpe jurídico-parlamentar ou ainda um *golpeachment* (Souza, 2017).

Esse período de gestões do PT foi chamado de *neodesenvolvimentista* (Boito Júnior, 2015), de *novo desenvolvimentismo* (Mercadante, 2010) e *social-desenvolvimentismo* (Pochmann, 2010). Essas denominações refletem a percepção acerca de uma inflexão em maior ou menor grau do neoliberalismo aplicado desde 1990 e maior estímulo a um modelo de desenvolvimento de matriz nacional com maiores preocupações sociais.

É nesse contexto que emerge o Extremo Oeste Metropolitano (EOM), formado por uma parcela dos municípios da Baixada Fluminense que passaram por um processo de reestruturação regional com características comuns: Queimados, Japeri, Paracambi, Seropédica e Itaguaí – esse último, sempre pensado de maneira contígua ao Distrito Industrial de Santa Cruz (Oliveira, L., 2015) (Ver Mapa 1). Os municípios que formam o EOM conformaram um recorte regional a partir das transformações comuns que sofreram no processo de reestruturação contemporâneo, baseadas especialmente nos recentes aportes industriais e logísticos, e não por relações históricas de integração econômica como o restante da Baixada Fluminense⁶³.

63 Metodologicamente, buscamos segmentar o espaço metropolitano em áreas específicas para que seja possível analisar de forma conjugada, em cada área, tanto os efeitos dos Grandes Projetos de Investimento, como identificar estruturas políticas de gestão administrativa nesses espaços. Assim, dividimos o espaço metropolitano em: leste metropolitano, fortemente influenciado pela economia do petróleo e, administrativamente, sob a influência de fóruns econômicos e administrativos, como o Consórcio Intermunicipal de Desenvolvimento do Leste Fluminense – Conleste e o Fórum Comperj; o centro da Baixada Fluminense, cuja territorialidade se altera com as novas perspectivas de circulação viária, tanto pela Rodovia Presidente Dutra (Rio – São Paulo) quanto pelo Arco Metropolitano, que corta o município de Nova Iguaçu e o interliga aos demais municípios metropolitanos sem passar pela cidade do Rio de Janeiro; a área portuária no município de Itaguaí (ou Extremo Oeste Metropolitano Fluminense), que produz uma retroárea com forte perspectiva industrial ao longo do eixo rodoviário constituído pelo Arco Metropolitano, que se estende pelos municípios de Seropédica, Japeri, Queimados e Paracambi; e a cidade do Rio de Janeiro, com as novas perspectivas econômico-territoriais induzidas por investimentos para abrigar megaeventos e turismo e para atualizar suas funções e *status* de centro de gestão de negócios (Oliveira; Oliveira, 2020) (Ver Mapa 1).

pela construção do Arco Rodoviário Metropolitano, exerceu um impacto significativo em espaços anteriormente isolados e distantes do centro urbano-metropolitano do município do Rio de Janeiro. Nota-se, portanto, uma complexidade muito maior ao tratar da Baixada Fluminense, dado que as cidades do EOM são mais distantes e com problemas diferentes daquelas que tradicionalmente compõem a Baixada Iguaçua (Rocha, 2014), centralizadas pelas grandes cidades de Nova Iguaçu e Duque de Caxias.

Itaguaí, Seropédica, Paracambi, Queimados e Japeri compõem, preliminarmente, a *periferia da periferia*, com diferentes ritmos e realidades quando comparadas ao restante da Baixada Fluminense. Todavia, essa “Segunda Baixada” tem apresentado importantes fricções e *linkages* produtivos com outras partes da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, tanto da Baixada Fluminense quanto com a própria capital, especialmente com sua porção contígua – a Zona Oeste –, além do Médio Vale Paraíba Fluminense, entendido aqui não apenas como trilha para São Paulo, mas também a partir de um espectro megarregional que aproxima as duas metrópoles nacionais em uma única nebulosa metropolitana (Lencioni, 2015).

As transformações nessas cinco cidades têm-se revelado muito potentes com as mudanças produtivas recentes por meio de uma dinâmica econômica de fluxos intensos, com empresas de grande porte atuando em cidades que não possuíam tais aportes e cuja urbanização ainda é recente⁶⁴. Nesse processo, são fortalecidos os condomínios logísticos que espocam nas estradas principais e mesmo nas de menor tráfego (respectivamente, Rodovia Presidente Dutra [BR-116] e Rodovia Ary Schiavo [RJ-125] são exemplos significativos); grupos internacionais se instalam em estradas vicinais (como o Grupo Saint-Gobain, por meio da instalação da unidade da Brasilit, na Estrada Santa Alice, em Seropédica); complexos siderúrgicos ficam situados no limite da região (como a Ternium-CSA, no bairro de Santa Cruz, na cidade do Rio de Janeiro) e distritos industriais são redinamizados, como os casos de Queimados e Santa Cruz, criados na década de 1970.

No eixo Santa Cruz-Itaguaí, por meio dos financiamentos do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), de isenções fiscais e da construção da infraestrutura necessária, como energia elétrica subsidiada, abertura de estrada e construção de portos, ocorreu a instalação de novos empreendimentos e redinamização dos próprios fluxos de mercadorias. Somente a Ternium-CSA, localizada na divisa entre o bairro de Santa Cruz e Itaguaí, recebeu R\$ 5 bilhões em recursos públicos, considerando os financiamentos do BNDES e as isenções fiscais de todas as esferas do Estado brasileiro (Moura; Rodrigues, 2018).

Após o começo das obras da Ternium, em 2006, os processos de licenciamento dos seguintes projetos foram iniciados nessa região: a construção de um grande porto e estaleiro para a construção de submarinos da Marinha do Brasil; o Porto Sudeste, então pertencente à LLX Logística; a expansão da capacidade produtiva da Gerdau Cosigua e a construção da nova usina de aços especiais; a ampliação do Porto de Itaguaí; e a edificação de um gigantesco porto compartilhado entre Petrobras, Gerdau e CSN (PACS, 2009). Todos esses planos foram realizados com base na exploração de riquezas naturais, em particular *commodities* agrícolas e minerais⁶⁵. O porto de Itaguaí se firmou progressivamente como exportador de minério e produtos siderúrgicos, consolidando-se com um verdadeiro vetor da globalização (Santos; Silveira, 2001)⁶⁶.

64 Para um aprofundamento detalhado dos espaços industriais existentes no Extremo Oeste Metropolitano Fluminense, consultar Oliveira (2015).

65 O eixo Santa Cruz – Itaguaí-RJ se consolidou como um polo de atividades portuárias-industriais de grande magnitude e altíssimo dinamismo. Há um imenso parque industrial e um complexo portuário voltado para a exportação de *commodities* minerais e produtos siderúrgicos nesse eixo do Extremo Oeste da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (Oliveira, 2015). No bairro carioca Santa Cruz, funciona um Distrito Industrial que foi inaugurado nos anos de 1970 (Damas, 2008), como consequência de projetos que calcaram na indústria e no desenvolvimentismo a política nacional, além de forte influência do contexto global de expansão geográfica do capitalismo (Botelho, 2014). Na mesma conjuntura, para atender demandas, entre outros, desse distrito industrial, o atual Porto de Itaguaí, inicialmente chamado de Porto de Sepetiba, foi construído como um dos importantes investimentos em infraestrutura daquele momento, na busca por facilitar as dinâmicas de expansão do capital e da globalização crescente.

66 O conglomerado industrial-siderúrgico-portuário instalado em Santa Cruz possui usina siderúrgica integrada, usina termoeletrica e um porto, com dois terminais (PACS, 2012). A presença de portos e as redes ferroviárias trazem um embate de lógicas econômicas baseadas em sistemas técnicos distintos, com as atividades siderúrgicas impondo normas às atividades pesqueiras, antes característica tradicional da região da Baía de Sepetiba.

O DESENVOLVIMENTO PARA ALÉM DA QUESTÃO EMINENTEMENTE ECONÔMICA

É cada vez mais urgente que se compreenda o desenvolvimento para além da face estritamente econômica e que seu significado extrapole a vinculação com as noções de *modernização, crescimento e progresso econômico*. Limitar o desenvolvimento à acumulação de riquezas, à expansão geográfica do modelo civilizacional, à artificialização do espaço e à ruptura com o ambiente rural-natural também são limitadores interpretativos e ideológicos do termo.

O desenvolvimento que se preza deve ter como princípios e objetivos gerais: a *satisfação das necessidades humanas*; a capacidade de potencializar o *gênio inventivo* e as *liberdades intelectuais*; a *não obliteração da natureza* como “recurso” e o *respeito e preservação das formas comunitárias de produção tradicional*; e o *zelo às liberdades, à democracia e à justiça social*. **À luz da geografia, o desenvolvimento deve ser multiescalar** e capaz de promover o diálogo com a comunidade, com o entorno imediato e com a região. Há que ser processo social e não fim em si, em uma construção coletiva, democrática e dialógica.

Parecem observações simples, mas, em meio a esse grande aporte de investimentos produtivos e logísticos e surgimento concomitante de condomínios luxuosos que atenderam somente às classes médias, os grupos tradicionais precisaram *enfrentar* o desenvolvimento, entendido como um duro e opressor processo de modernização. Não há dúvida de que, nessa *periferia da periferia*, sobrevivem populações *periferizadas*, que não participam da celebração, tampouco usufruem das benesses do modelo (Oliveira, 2020). O enorme terminal portuário da Ternium-CSA, na Baía de Sepetiba, por exemplo, avança 4 km no mar e impede que os mastros dos barcos dos pescadores passem por debaixo da ponte; destarte, para trafegar de um ponto ao outro em uma área onde circulavam livremente, os pescadores precisam contornar a construção (PACS, 2012).

Da mesma maneira, a poluição e os impactos na costa de um complexo portuário-siderúrgico de grande porte consolidaram tanto a Baía quanto a Baixada de Sepetiba como verdadeiros *paraísos de poluição*, ou *zonas de sacrifício* e **áreas de injustiças ambientais** (Oliveira, 2020). Os impactos, denúncias, imbróglios e disputas revelam o embate entre lógicas com base técnica e escalas geográficas distintas⁶⁷.

Do mesmo modo que a questão socioambiental, é possível pensar o modelo de desenvolvimento empreendido no EOM com base na oferta de empregos. Preliminarmente, é oportuno apontar que o modelo brasileiro de desenvolvimento gerou um processo interessante no mercado de trabalho: o Brasil teve um saldo positivo muito elevado nos empregos de até 2 salários mínimos e um saldo negativo de postos de trabalho de mais de 2 salários mínimos, como se visualiza no Gráfico 1.

O Gráfico 1 demonstra uma tendência de eliminação de vagas de trabalho que recebem acima de 2 salários mínimos e a substituição por ocupações que ganham até 2 salários mínimos. Pelo volume muito discrepante entre os empregos gerados e os postos eliminados, entende-se que não se trata apenas de um rebaixamento salarial dos já empregados ou substituição por outros funcionários recebendo menos. O que se tem é uma mudança no perfil das ocupações, visto que os setores dinâmicos que alavancaram o crescimento do emprego no Brasil nos anos recentes, de acordo com Gala (2017) e Carvalho (2018), deram-

67 O próprio acesso da população de Santa Cruz a políticas públicas voltadas para direitos básicos está entre os mais precários do município do Rio de Janeiro. A aparição de moradores de Santa Cruz em jornais televisionados, por exemplo, quase sempre vem acompanhada de cobranças por esgotamento sanitário, água tratada, asfalto, ar limpo, medicamentos, merenda e material escolar em aparelhos públicos (PACS, 2012; Germano, 2020).

se pelo aquecimento do mercado interno e por meio da expansão de serviços simples, que possuíam o consumo deprimido pela baixíssima renda de uma parcela muito significativa da população no país.

Não é possível um crescimento autossustentado desses setores sem a política contínua de expansão da renda dos mais pobres e gastos públicos que mantenham o aquecimento econômico. Sem o desenvolvimento de um setor industrial ligado à indústria de transformação de alta produtividade e serviços complexos dela derivados, não se encontram meios de gerar empregos mais bem remunerados.

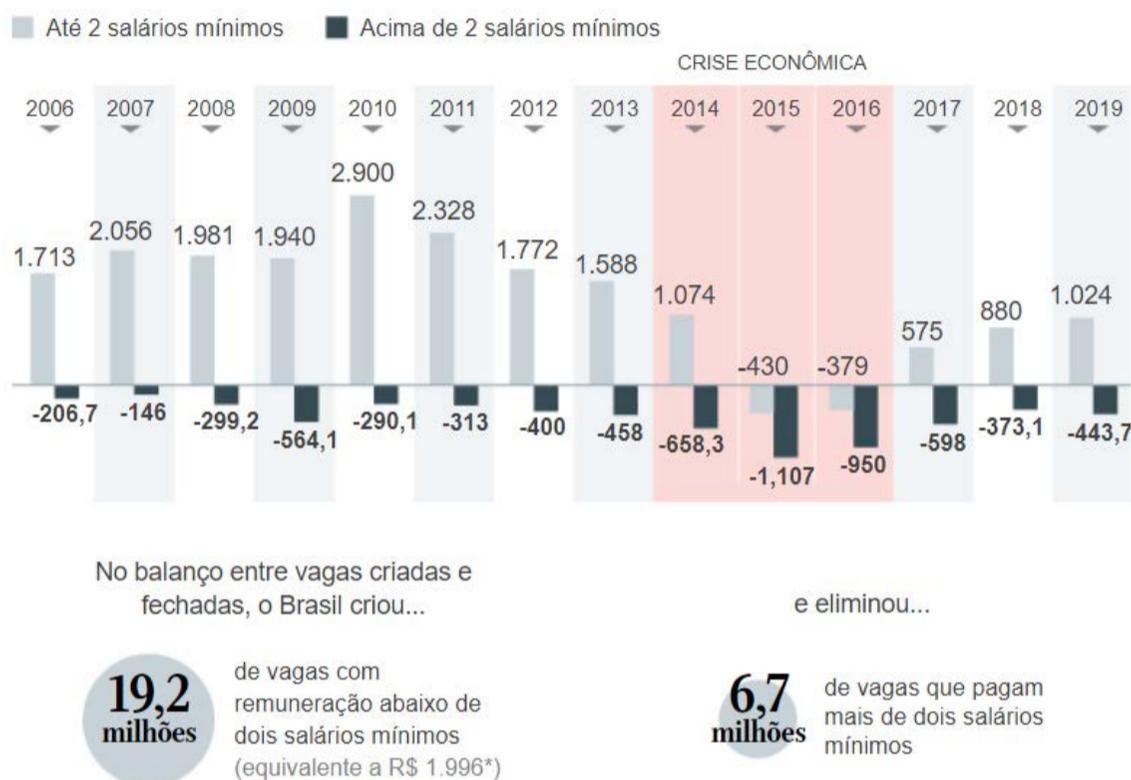


Gráfico 2: Empregos gerados abaixo e acima de 2 salários mínimos (x 1.000)

Fonte: Capetti, 2020 (Dados CAGED)

Não há perspectivas de serem pagos salários mais altos em setores em que há pouca ou nenhuma capacidade de intensificação da produtividade do trabalho com a inserção de novas tecnologias, uma vez que, com a ausência de ganhos de escala, necessitam contratar empregados com baixos salários para aumentar a competitividade e seus lucros. Com a redução do ritmo de crescimento da economia chinesa comprimindo drasticamente os preços das *commodities*, já no final de 2014, o governo brasileiro optou por um duro ajuste fiscal, derrubando investimentos e gastos discricionários, que ampliou o cenário de crise econômica.

Assim, de maneira geral, o perfil dos empregos gerados em tempos de desenvolvimento do EOM foi de baixa remuneração e ligado a serviços pouco complexos (Pinho, 2021). Em Queimados, onde se vislumbrou um modelo de crescimento que inspiraria outras prefeituras, mesmo a forte participação da indústria na economia gerou ocupações com remunerações modestas, no perfil dos empregos gerados no Brasil em setores menos dinâmicos da economia. Os baixos salários pagos na indústria queimadense são um indício de baixa produtividade desses segmentos instalados no município, com poucos investimentos em inovação.

Além disso, a indústria local não foi capaz de gerar na cidade a instalação de serviços sofisticados, como engenharia, *marketing*, programação, informática, serviços contábeis e jurídicos que pudessem pagar salários mais elevados e reter mais renda circulando na cidade. Se os serviços mais simples são executados nas cidades vizinhas mais encorpadas por densidades empresariais, atividades de grande fôlego instrumental e tecnológico são provavelmente executadas em grandes centros, como as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo.

Analisando a renda média dos trabalhadores nas cinco cidades que compõem o EOM, é possível compreender as tendências de acréscimo ou não da renda dos trabalhadores na região em meio aos bons ventos econômicos a partir de 2010 e também do período de crise que se inicia na virada de 2014 para 2015 (Ver Tabela 3).

Ano	Queimados	Japeri	Paracambi	Seropédica	Itaguaí
2010	2,4	2	1,8	4,1	3
2011	2,4	2,1	4	4	3,2
2012	3,1	2	3,5	3,8	3,4
2013	2,6	2,1	1,8	4,2	3,5
2014	2,4	2	1,9	4,3	3,5
2015	2,4	2,1	1,9	3,9	3,4
2016	2,3	2	1,7	3,8	3,3
2017	2,3	2,1	1,8	4	3,1
2018	2,4	2,1	1,9	4,1	3,1

Tabela 2 – Média dos rendimentos em salários mínimos no Extremo Oeste Metropolitano do Rio de Janeiro

Fonte: IBGE Cidades (Organização: Miguel Pinho)

Em que pese uma participação significativa de atividades industriais nas cidades do EOM, observa-se que os momentos de aumento significativo das médias salariais ocorreram apenas em duas cidades – Queimados e Paracambi. Em Queimados, observou-se, no ano de 2012, a renda média subir de 2,4 salários para 3,1; no ano subsequente, ainda manteve valor ligeiramente superior, sendo de 2,6, quando, a partir de 2014, retorna ao patamar de 2,4 e 2,3 salários.

Paracambi teve uma excepcionalidade da renda média, nos anos de 2011 e 2012, aumentada de 1,8 para 4 salários, depois uma redução para 3,5, retornando ao patamar anterior a partir de 2013. Em Japeri, a renda oscilou entre 2 e 2,1 salários ao longo desses nove anos e se observaram mudanças significativas.

Seropédica manteve uma renda elevada, devido à existência do *campus*-sede da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro como fator de atração de professores e técnicos para habitarem em seus limites, do que pela pujança de atividades fabris, encontrando uma irregularidade no padrão de acréscimo e decréscimo da renda ao longo dos anos analisados. Itaguaí vivenciou nos anos de 2014 e 2015 o ápice da renda em salários mínimos, mas logo retomou valores próximos ao patamar de 2010.

Observa-se que, em todo o EOM, a despeito de anos distintos em cada cidade em que os trabalhadores obtiveram rendas melhores, constatou-se que em todos os municípios houve um retorno aos patamares próximos aos de 2010 em 2018, não sendo possível verificar uma melhora significativa da renda média das pessoas nas cidades.

Para uma compreensão mais apurada dos impactos limitados no emprego no EOM entre os anos de 2009 e 2019, foram coletados dados disponíveis no Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED) (Brasil, 2021), catalogando o saldo entre admissões e desligamentos durante o período analisado em todos os municípios pertencentes ao EOM (Ver Tabela 4). Isso serve para observar a perenidade das transformações produtivas e seus impactos no mercado de trabalho, que é o elemento mais sensível para a população, fruto da intensificação das atividades econômicas. O CAGED analisa exclusivamente as movimentações no mercado de trabalho formal, excluindo as situações de trabalho sob regime estatutário; apenas os trabalhadores celetistas são contabilizados.

Município	Extrativismo mineral		Indústria de transformação		Construção civil	
	Admissões	Desligamentos	Admissões	Desligamentos	Admissões	Desligamentos
Queimados	372	377	10.604	10.511	16.929	11.842
Japeri	111	111	4.389	4.106	1.424	1.323
Itaguaí	814	954	13.466	12.286	39.698	39.285
Seropédica	1.592	1.699	4.076	3.893	8.906	7.889
Paracambi	30	20	4.414	4.175	637	764
Saldo	-242		1978		6411	

Tabela 3 – Saldos de admissões e desligamentos nos setores industriais no Extremo Oeste Metropolitano 2009-2019

Fonte: CAGED (Organização: Miguel Pinho)

O primeiro apontamento é dos números modestos de admissões na indústria extrativista em todo o EOM, tendo alguma relevância apenas em Seropédica e Itaguaí, mas o que se vê é que houve uma retração no número de empregados. A indústria de transformação teve um saldo modesto de menos de 2 mil novas vagas. Itaguaí obteve o maior saldo em admissões e desligamentos, respondendo por mais da metade do saldo final da região, e teve um montante grande de admissões ao lado de Queimados. Os dois municípios são os principais polos industriais do EOM. Todavia, todos os 5 municípios obtiveram números acima das 4 mil admissões ao longo dos 11 anos analisados e com obtenções de saldos positivos, demonstrando que, mesmo de forma tímida, na maioria dos casos, houve um crescimento tímido do emprego na indústria de transformação. Nessa análise, isso significa que, ainda que com a crise, houve, no mínimo, a manutenção dos patamares de trabalhadores admitidos na indústria de transformação.

O setor de construção teve seu grande *boom* em Queimados, que correspondeu à maior parte do saldo entre admissões e desligamentos das cinco cidades. A única cidade em que houve retração do setor de construção foi Paracambi, mas esse setor apresentou uma dinâmica modesta de contratações, o que indica baixa atividade ao longo dos anos analisados. Itaguaí, apesar de um saldo baixo, apresentou um valor muito significativo de admissões no período, chegando a um total de 39.698. Esse número indica que houve um período de intensa necessidade de contratação de trabalhadores, mas que essa necessidade se esgotou com o fim das obras.

Denis Castilho (2019), ao tratar das redes e processos espoliativos, afirma que “*nunca se viu tantos objetos técnicos, tantas redes e tanta infraestrutura, tampouco tanta exclusividade e tantas pessoas sem acesso a serviços e infraestruturas básicas*” (Castilho, 2019, p. 295). No capitalismo contemporâneo, da globalização acachapante, de concentração e dispersão, áreas com conexões aos mercados globais convivem ao lado de áreas com precariedade de redes básicas. No Brasil, a partir especialmente de 2016, desde quando se vive uma profunda crise política e econômica combinada com a queda drástica dos investimentos federais e mudanças nas políticas nacionais com adesão plena ao neoliberalismo – aprovações de teto de gastos públicos e reformas trabalhista e da previdência –, progressivamente se assiste a um país ainda mais desigual e pouco preocupado com as disparidades sociais.

A lógica industrial-logística, pensada como ferramenta de modernização e desenvolvimento, não permitiu melhorias significativas na qualidade de vida das populações diretamente impactadas. Ademais, sem uma real integração e participação popular, acabou por se tornar justificativa para a instalação de empreendimentos que beneficiaram apenas determinados setores. A instalação de redes técnicas que viabilizam tais atividades,

aprisionadas ao modelo produtivo que espolia os territórios, se não forem pensadas e baseadas na diversificação de suas funções e na democratização do acesso, não cessará a escalada de destruição e a ampliação das desigualdades (Castilho, 2019), algo tão evidente nas cidades do Extremo Oeste Metropolitano do Rio de Janeiro.

CONSIDERAÇÕES FINAIS: PROVOCAÇÕES ACERCA DE UM MODELO DE DESENVOLVIMENTO SOCIAL PARA A REGIÃO

Em meio ao colapso sanitário, econômico e social decorrente da pandemia da Covid-19 e da necessidade de imunização da população (em meio à adoção desenfreada das práticas neoliberais da Administração Federal), foi anunciada, ainda em 2020, a construção da maior fábrica de vacinas da América Latina em Santa Cruz, em um futuro e ambicioso complexo industrial da saúde. Assim, o Distrito Industrial de Santa Cruz abrigará o Complexo Industrial de Biotecnologia em Saúde (CIBS) da Fundação Oswaldo Cruz (Fiocruz), que será o maior centro de produção de produtos biológicos da América Latina e um dos mais modernos do mundo.

O CIBS certamente demandará insumos, como frascos, rolhas, tampas, caixas, entre outros, e isso vem constituindo um novo imaginário de desenvolvimento na região pela atração de novos aportes fabris. As justificativas para o gigantesco projeto na região vão desde a necessidade de vacinação em massa, o fortalecimento do Sistema Único de Saúde e do Plano Nacional de Imunização, mas especialmente a geração de empregos e o almejado desenvolvimento econômico e social, recorrendo às mesmas promessas de momentos anteriores, ligadas a outros empreendimentos igualmente industriais. Acredita-se em que, para que essa promessa se cumpra desta vez, o complexo precisa ser integrado ao entorno, a fim de gerar mais oportunidades de trabalho, capacitação e transbordamentos para a comunidade.

Para além de um simples receituário, entende-se ser possível apresentar alguns elementos circunstanciais para o desenvolvimento social das cidades do Extremo Oeste Metropolitano do Rio de Janeiro. Entre as ações balizadoras de possíveis caminhos para o desenvolvimento do EOM, destacam-se, ainda que de maneira livre e provocadora:

- a) a efetivação de planos urbanos e regionais de desenvolvimento mais democráticos, integrados e incisivos, com respostas profícuas às necessidades sociais imediatas;
- b) a constituição de espaços públicos como lugares de (con-)vivência, alimentando o direito à cidade, ao cotidiano e ao encontro; isso significa repensar as estratégias de contenção de violência urbana e valorizar atividades de integração, mobilização e democratização da urbe;
- c) a proposição de maior diálogo com a população que permanece *periferizada*, respeitando as produções locais, como pequenas e médias empresas, e as produções agrícolas orgânicas e familiares;
- d) o atendimento das necessidades mais básicas da população, que incluem moradia, saneamento básico e saúde – especialmente nesses tempos tão difíceis –, com ampliação dos setores públicos de atendimento. Sobre o saneamento básico, é necessário um consórcio entre municípios, estado e União para responder a essa questão, bem como buscar o tratamento das águas dos rios que abastecem toda a região metropolitana;
- e) a adoção de práticas de produção industriais ecologicamente menos agressivas e mais adequadas a um modelo de sociedade verdadeira sustentável, retirando a proteção

ambiental das grades do simples *marketing* empresarial e combatendo medidas inócuas, quando não falaciosas;

- f) a criação, manutenção e ampliação de unidades instrucionais, de ensino técnico integrado e educação superior – como a própria UFRRJ –, com protocolos de cooperação com prefeituras e demais entes do estado, mantendo a autonomia e altivez das instituições de ensino-pesquisa. Nesse sentido, a adoção de políticas públicas de apoio a jovens profissionais, empreendedores e pequenos empresários que emergem na região se torna fundamental;
- g) a consolidação de polos de inovação, não somente técnica, mas especialmente voltada para a *inovação social*, apontando soluções para os problemas e necessidades regionais, como habitação, saneamento, reflorestamento, agricultura familiar e outros. O Polo do Mar, iniciativa que congrega instituições localizadas no entorno do Porto de Itaguaí, permite vislumbrar uma importante medida que precisa ter como caminho também a inclusão social;
- h) a integração modal de passageiros, aproximando a UFRRJ, os Distritos Industriais de Santa Cruz e Queimados, as cidades de Seropédica e Itaguaí às demais cidades da Baixada Fluminense e à cidade do Rio de Janeiro, bem como aos municípios da Costa Verde.

Nesse aspecto, a integração ferroviária do extremo oeste, que atualmente transporta *commodities* e permite uma ligação intensa e contínua de Itaguaí ao restante do Brasil, necessita transbordar para uma mobilidade ferroviária de passageiros, com a possível edificação de uma Estação Ferroviária Seropédica-UFRRJ, aproveitando os caminhos dos trilhos logísticos existentes para aproximar as populações locais. Afinal, apenas 12 km separam o entroncamento dos trilhos da MRS (empresa que opera a Malha Regional Sudeste da Rede Ferroviária Federal S.A.) na altura do cruzamento com a BR-465 – onde é possível projetar a construção da Estação Ferroviária Seropédica-UFRRJ – da estação ferroviária de Japeri. Um esforço público-privado, envolvendo prefeituras, governos estaduais e a esfera federal, e de diferentes sujeitos, como o próprio corpo técnico da UFRRJ, dos empreendimentos locais e organismos civis, são capazes de projetar não somente a integração Seropédica-Japeri mas também desenvolver um projeto executivo para uma linha férrea de passageiros capaz de atender Seropédica, Itaguaí e o Distrito Industrial de Santa Cruz, integrando os novos aportes produtivos aos trabalhadores da região.

Segundo estimativa do IBGE, há, somente nas cidades de Itaguaí e Seropédica, mais de duzentos mil habitantes ávidos pela diversificação dos modais de transportes e que seriam profundamente atendidos com novas formas de mobilidade espacial. Da mesma maneira, a centralidade da UFRRJ, que abriga mais de 14 mil alunos no seu *campus*-sede, em Seropédica, também se reforçou por meio de sua expansão recente, atraindo alunos da região metropolitana e oferecendo capacitações diversas para seus egressos. O movimento pendular intenso de professores, alunos e técnicos justifica a atenção à proposta aqui levantada.

Reforçamos, assim, a leitura territorial do desenvolvimento. O exercício analítico aqui proposto é realizado não somente com base em ferramentas fundamentais de estatística, projeções de investimentos e reverberações em cadeias produtivas, mas com um olhar atento para o território, seus objetos e seus fluxos. Tão importante quanto considerar os valores investidos é observar as implicações territoriais, os impactos ambientais, as ações no entorno e os encadeamentos produtivo-espaciais. E o território não é tão somente um mapa aberto sobre a mesa de decisões – ainda que esse seja um aspecto fundamental –, mas é o espaço animado por pessoas que moram, trabalham, estudam, divertem-se e lutam na expectativa de um desenvolvimento mais inclusivo.

Referências

BOITO JÚNIOR, Armando. As bases políticas do neodesenvolvimentismo. **PIMSA Documentos y comunicaciones**, 2013-2014, n. 15, p. 209-226, 2015.

BOTELHO, Maurilio Lima. Crise urbana no Rio de Janeiro: favelização e empreendedorismo dos pobres. *In*: Brito, Felipe; Oliveira, Pedro Rocha de. (Org.). **Até o último homem**: visões cariocas da administração armada da vida social. São Paulo: Boitempo, v. 1, p. 169-213, 2013.

BOTELHO, Maurílio Lima. Teoria da Crise em David Harvey: observações sobre os limites do capital. **Revista Continentes** (UFRRJ), Rio de Janeiro, ano 3, n. 4, p. 66-111, 2014.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. **Cadastro Geral de Empregados e Desempregados CAGED**. Brasília, 2021. Disponível em: <http://pdet.mte.gov.br/caged>. Acesso em: 13 mar. 2021.

CANDIDO, D’Jeanine. As transformações espaciais resultantes da inserção de redes técnicas em São Gonçalo: o Sistema UHOS (Ultra Heavy Over Size) e a sua refuncionalização com o projeto Cidade da Pesca. **Espaço e Economia** [on-line], n. 15, 2019. Disponível em: <http://journals.openedition.org/espacoeconomia/7063>. Acesso em: 13 mar. 2021.

CAPETTI, Pedro. País não cria vagas com ganhos acima de 2 salários mínimos há 14 anos. **O Globo**, 25 jan. 2020 disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/pais-nao-cria-va-gas-com-ganhos-acima-de-2-salarios-minimos-ha-14-anos-24211895>. Acesso em: 10 jan. 2021.

CARVALHO, Laura. **Valsa Brasileira**: do bom ao caos econômico. São Paulo: Todavia, 2018.

CASTILHO, Dênis. Redes e processos espoliativos no Centro-Norte do Brasil. *In*: OLIVEIRA, Floriano Godinho de; OLIVEIRA, Leandro Dias de; TUNES, Regina Helena; PESSANHA, Roberto Moraes (Orgs.). **Espaço e economia**: geografia econômica e a economia política. Rio de Janeiro: Consequência, 2019, p. 295-320.

DAMAS, Eduardo Tavares. **Distritos industriais da cidade do Rio de Janeiro**: gênese e desenvolvimento no bojo do espaço industrial carioca. 2008. 143f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2008.

GALA, Paulo. **Complexidade econômica**: uma nova perspectiva para entender a antiga questão da riqueza das nações. Rio de Janeiro: Contraponto: Centro Internacional Celso Furtado de Políticas para o Desenvolvimento, 2017.

GERMANO, André Luiz do Nascimento. **Novo Desenvolvimentismo Brasileiro**: A atuação da Ternium CSA – Companhia Siderúrgica do Atlântico, em Santa Cruz, Rio de Janeiro -RJ. 2020. Dissertação (Mestrado em Geografia) -Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Cidades**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br>. Acesso em: 20 mar. 2021.

INSTITUTO POLÍTICAS ALTERNATIVAS PARA O CONE SUL - PACS. **Companhia Siderúrgica do Atlântico – TKCSA: Impactos e Irregularidades na Zona Oeste do Rio de Janeiro**. 2. ed. Rio de Janeiro: PACS, 2009.

INSTITUTO POLÍTICAS ALTERNATIVAS PARA O CONE SUL - PACS. **Companhia Siderúrgica do Atlântico – TKCSA: Impactos e Irregularidades na Zona Oeste do Rio de Janeiro**. 3. ed. Rio de Janeiro: PACS, 2012.

LENCIONI, Sandra. Urbanização difusa e a constituição de megarregiões: O caso de São Paulo-Rio de Janeiro. **E-metropolis: Revista Eletrônica de Estudos Urbanos e Regionais**, ano 6, n. 22, set. 2015. Disponível em: http://www.emetropolis.net/index.php?option=com_edicoes&task=artigos&id=132&lang=pt. Acesso em: 5 mar. 2021.

MASCARENHAS, Gilmar. Cidade mercadoria, cidade-vitrine, cidade turística: a espetacularização do urbano nos megaeventos esportivos. **Caderno Virtual de Turismo (UFRJ)**, v. 14, p. 52-65, 2014. Disponível em: <http://www.ivt.coppe.ufrj.br/caderno/index.php/caderno/article/view/1021>. Acesso em: 30 mar. 2021.

MASCARENHAS, Gilmar; BIENENSTEIN, Glauco; SANCHEZ, Fernanda (Orgs.). **O Jogo continua: Megaeventos esportivos e cidades**. Rio de Janeiro: EDUERJ / FAPERJ, 2011.

MASCARENHAS, Gilmar; OLIVEIRA, Leandro Dias de; RAMÃO, Felipe de Souza. Urbanização turística e produção do espaço na cidade de Cabo Frio -RJ: um balanço crítico (1997-2018). **Revista Tamoios**, v. 16, p. 15-28, 2020. Disponível em: <http://https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/tamoios/article/view/45750/34170>. Acesso em: 30 mar. 2021.

MERCADANTE, Aluizio. **As bases do Novo Desenvolvimentismo: análise do governo Lula**. 2010. Tese (Doutorado em Economia) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2010.

MOURA, Iara; RODRIGUES, Isabelle. A realidade por trás da Ternium. **Le Monde Diplomatique Brasil**, 2018. Disponível em: <https://diplomatique.org.br/a-realidade-por-tras-da-ternium-brasil/>>. Acesso em: 24 out. 2020.

OLIVEIRA, Floriano José Godinho de. Investimentos produtivos, territorialidades e gestão do uso do território no leste metropolitano do Rio de Janeiro. *In*: BINSZTOK, Jacob e BARBOSA, Jorge Luiz (Org.). **Modernização fracassada: Dossiê Comperj**. Rio de Janeiro: Consequência, 2018.

OLIVEIRA, Floriano José Godinho de; OLIVEIRA, Leandro Dias de. Espaço metropolitano, regionalização da economia e reestruturação produtiva no estado do Rio de Janeiro, Brasil. **Cuyonomics, Investigaciones En Economía Regional**, v. 3, n. 5, 39-65, 2020. Disponível em: <http://revistas.uncu.edu.ar/ojs/index.php/cuyonomics/article/view/3601>. Acesso em: 12 mar. 2021.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. A emersão da região logístico-industrial do Extremo Oeste Metropolitano fluminense: reflexões sobre o processo contemporâneo de reestruturação territorial-produtiva. **Espaço e Economia** [on-line], 7, 2015. Disponível em: <http://journals.openedition.org/espacoeconomia/1814>. Acesso em: 25 mar. 2021.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. Seropédica Sustentável: Transformações ecológico-econômico-espaciais recentes em um lacônico julgamento. **Recôncavo Revista de História da UNIABEU**, v. 6, p. 87-101, 2016. Disponível em: <http://www.uniabeu.edu.br/publica/index.php/reconcavo/article/view/2562/pdf>. Acesso em: 25 mar. 2021.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. Ecologia política, reestruturação territorial-produtiva e desenvolvimento sustentável no Brasil: lições do extremo oeste da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. **Espaço e Economia** [on-line], 19, 2020. Disponível em: <http://journals.openedition.org/espacoeconomia/16203>. Acesso em: 25 mar. 2021.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. Para além da capital: os eixos geográficos de dispersão da pandemia no estado do Rio de Janeiro. **OpenLab/PPGIHD-UFRRJ**, 2020a. Disponível em: <https://www.ppgihd-open-lab.com/post/para-al%C3%A9m-da-capital>. Acesso em: 25 mar. 2021.

PERDIGÃO, Isis Alves do Sacramento. Os investimentos financeiros na região da Baía de Sepetiba e as articulações com o desenvolvimento territorial: uma breve nota. *In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL*, 16., 2015, Belo Horizonte. **Anais...** Belo Horizonte: ANPUR, 2015.

PESSANHA, Roberto Moraes. **A relação transescalar e multidimensional “Petróleo-Porto” como produtora de novas territorialidades**. 560 f. Tese (Doutorado em Políticas Públicas e Formação Humana) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2017.

PESSANHA, Roberto Moraes; GOMES FILHO, Hélio; QUINTO JÚNIOR, Luiz Pinedo; SILVA NETO, Romeu; OLIVEIRA, Floriano Godinho. A Gênese do Complexo Logístico Industrial Porto do Açu: oportunidades e desafios para o desenvolvimento da Região Norte Fluminense. **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional**, v. 10, n. 2, jun. 2014. Disponível em: <https://www.rbgdr.net/revista/index.php/rbgdr/article/view/1355>. Acesso em: 25 mar. 2021.

PINHO, Miguel Alexandre do Espírito Santo. **A miragem do desenvolvimento na periferia metropolitana: Reestruturação e crise em Queimados – RJ**. 2021. Dissertação (Mestrado em Geografia) -Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, 2021.

POCHMANN, Marcio. **Desenvolvimento e perspectivas novas para o Brasil**. São Paulo: Cortez, 2010.

ROCHA, André Santos. **As representações ideais de um território: Dinâmica econômica e política, agentes e a produção de novos sentidos na apropriação territorial da Baixada Fluminense pós 1990**. Tese (Doutorado em Geografia), PPGG – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2014.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. **O Brasil:** Território e sociedade no início do século XXI. 18. ed. São Paulo: Record, 2001.

SOJA, Edward W. **Geografias Pós-Modernas:** A reafirmação do espaço na teoria social crítica. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editora, 1993 [1989].

SOUZA, Jessé. **A elite do atraso:** da escravidão à Lava Jato. Rio de Janeiro: Leya, 2017.

TINOCO, Victor. O Arco Metropolitano do Rio de Janeiro: modernização, acumulação e novo desenvolvimentismo. **Espaço e Economia** [*on-line*], 14, 2019. Disponível em: <http://journals.openedition.org/espacoeconomia/6136>. Acesso em: 30 mar. 2021.

Capítulo 7

Reestruturação territorial-produtiva e resistências: a luta por justiça territorial, reflexões sobre Japeri e proposição de uma agenda de pesquisa

Victor Tinoco

INTRODUÇÃO

O presente texto é resultado do período de estágio de pós-doutoramento, feito de junho de 2021 a novembro de 2022, no Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFRRJ. Esse período possibilitou estabelecer um debate teórico e metodológico entre os campos da reestruturação territorial-produtiva sob a perspectiva das periferias metropolitanas, em especial do Rio de Janeiro, de forma articulada com os que compreendemos como práticas espaciais de resistência, categoria a qual desenvolvemos ao longo de nosso doutorado.

O desafio aqui proposto consiste em articular esses dois debates como horizontes norteadores de uma agenda de pesquisa voltada para a justiça territorial. Essa perspectiva busca abrir caminhos para formulação e execução de políticas públicas centradas na ação dos movimentos sociais em suas diferentes geografias, entendendo-os como instrumentos de transformação da realidade vivida. O combate às injustiças territoriais é a base deste texto, partindo da premissa de que as formas de injustiças e violências são, na maioria das vezes, produtos de reprodução do capital. Nesse contexto, o capital é analisado por meio da atuação de grupos empresariais e grupos de interesse do Estado.

Japeri, município localizado na borda oeste da região metropolitana do Rio de Janeiro, é o espaço escolhido para analisar essas questões. Embora os elementos mencionados no parágrafo anterior possam ser observados em diversos lugares, em Japeri, considerado o município mais pobre do estado, essas dinâmicas se tornam ainda mais evidentes. O município apresenta uma política territorial de reestruturação econômica e, ao mesmo tempo, de exclusão social, exemplificada pela construção do condomínio industrial. Nesse sentido, boa parte da infraestrutura de saneamento, das políticas ambientais e do zoneamento urbano é direcionada para atender a instalação de empresas no condomínio, reforçando desigualdades preexistentes.

Alcântara *et al.* (2020) indicam que:

O município é vítima do progresso e da expansão da metrópole, com prejuízos ao meio ambiente, falta de investimentos em infraestrutura urbana, usos do solo com ocupação irregular, e atividades econômicas indesejáveis (aterro sanitário) e geradores de impactos ambientais (mineração e indústria poluentes), próximas a lugares habitados por população pobre. [...] Os conflitos socioambientais, institucionais e econômicos são fatores determinantes para manutenção dos índices de violência e das carências sociais de Japeri, comprovadas pelo IDHM de 0,69 (IBGE, 2010) e pelo IBEU de 0,573 (p. 2-3).

Observa-se que Alcântara *et al.* (2020) relatam os processos das transformações territorial-produtivas de Japeri, apontando o aprofundamento das desigualdades no município. Porém, ao intitular seu trabalho com a pergunta “*Zona de sacrifício ou município insurgente?*”, os autores ampliam as possibilidades de análise, apontando para horizontes

alternativos configurados pela ação dos movimentos sociais de Japeri. Essa luta contra a lógica que define zonas de sacrifício como espaços destinados à instalação de indústrias poluentes e degradadoras socioambientais é contraposta pela ideia de insurgência, que, neste contexto, interpretamos como uma dimensão de nossa concepção de resistência.

A pergunta de Alcântara *et al.* (2020) é balizadora para este trabalho por nos dar noção do limiar de luta pela existência da população de Japeri, que ou luta, ou será sucumbida pelos desdobramentos dos impactos territoriais que aprofundam as desigualdades preexistentes. Nesse contexto, os próprios habitantes revelam uma lógica de resistência da sociedade diante desses processos.

Sempre emergirá resistência à lógica de produção desigual do espaço, como exemplificado por Tinoco (2022) nos conflitos no bairro Jardim Marajoara, localizado em Japeri, onde foi implementado o condomínio industrial. Ampliando essa análise, este trabalho considera outros movimentos e organizações que atuam no território, como a Federação das Associações de Moradores Urbanos e Rurais de Japeri (FAMEJA) e o MOBILIZA JAPERI. A federação, fundada em 2010, reúne 14 associações de moradores, com o objetivo de fortalecer a organização das associações que a compõem e fomentar o associativismo no município. O MOBILIZA, por sua vez, é um movimento social que luta por mobilidade urbana, transporte público, deslocamentos não motorizados como direitos sociais, além de atuar em pautas como a agricultura familiar e turismo de base comunitária. Esses movimentos sociais desempenham papéis fundamentais na organização das lutas e oferecem diretrizes que permitem articular suas ações ao debate sobre resistência e justiça territorial.

Por isso, entendemos que a luta desses movimentos sociais é por justiça em uma realidade de injustiças promovidas pela produção desigual do espaço. Para Soja (2014), a luta social é intrinsecamente geográfica, para compreender a justiça como uma dimensão espacial de análise. Movimentos como os apresentados neste estudo promovem lutas por justiça social na escala de suas vivências cotidianas. No entanto, para nós, a escala adquire um significado metodológico e político, servindo tanto para a análise do fenômeno quanto para a compreensão do instrumento de ação desses movimentos. As demandas e lutas ocorrem na dimensão do território que, neste caso, corresponde à unidade territorial do Estado local: o município.

É importante destacar que o território não será visto como uma condição político-administrativa, mas integrado a outras dimensões na perspectiva de Haesbaert (2006). Assim, partindo de uma compreensão de justiça espacial que considera as disputas de poder e acesso aos direitos sociais, avançamos para uma análise que é denominada justiça territorial. Essa perspectiva reconhece que a condição territorial reflete processos locais, regionais e globais. Em Japeri, a desigualdade não é algo meramente endógeno, mas resultado da dinâmica regional, da produção do espaço metropolitano fluminense e da constituição da região da Baixada. Atualmente, Japeri reflete a relação Estado-Capital na implementação dos condomínios logístico-industriais que produzem uma regionalização descrita por Oliveira (2015, 2020) como Extremo Oeste Metropolitano.

Outros movimentos que emergem no processo de luta contra a dinâmica de expropriação, espoliação e exploração, baseando suas ações em demandas sociais e direitos fundamentais, como saúde, educação, cultura e alimentação. A lógica espacial em Japeri expressa a reestruturação territorial-produtiva que, ao modernizar as bases técnicas territoriais, aprofunda a desigualdade territorial. Nesse cenário, a FAMEJA e o MOBILIZA Japeri são expressões de resistência às dinâmicas de (in)justiças territoriais (Soja, 2014; Lima, 2020), que se manifestam tanto na escala do município quanto nas escalas da Baixada Fluminense e do Extremo Oeste Metropolitano.

O objetivo deste trabalho, portanto, é analisar as resistências dos sujeitos diante dos conflitos gerados pelo processo de reestruturação territorial-produtiva no município de Japeri-RJ, tendo como base empírica os movimentos sociais MOBILIZA e FAMEJA, que emergem na luta por justiça territorial.

Este texto está organizado em mais quatro partes: na primeira, definimos o conceito de Extremo Oeste Metropolitano e delimitamos essa área como uma região estratégica na reestruturação territorial-produtiva dos municípios que a compõem; na segunda, discutimos a categoria “resistências” e a abordagem geográfica adotada para interpretar as ações dos movimentos analisados; na terceira, identificamos e examinamos as principais formas de resistência da FAMEJA e do MOBILIZA JAPERI; por fim, na quarta parte, propomos uma agenda de pesquisa voltada ao desenvolvimento estadual e às possibilidades de luta por justiça territorial.

A REGIÃO DO EXTREMO OESTE METROPOLITANO

As prefeituras da Região Metropolitana têm-se organizado para oferecer melhores condições de infraestrutura e atração de investimentos, incentivos fiscais e doações de terrenos para que as empresas se instalem em seus municípios. Para atrair investimentos, essas localidades oferecem condições de um bom “ambiente de negócios”. A esse respeito, Oliveira (2015) observa que:

[...] também são implementados condomínios logísticos inseridos na lógica industrial, com valorização do solo urbano; esta valorização da terra urbana reverbera tanto na comercialização de áreas com fins de loteamento habitacional e consequente emergência de condomínios residenciais voltados para os altos extratos da classe média quanto para a venda de grandes espaços para implementação de áreas que sirvam ao setor secundário (Oliveira, 2015, p. 5).

A implantação de condomínios logístico-industriais encontra na Baixada Fluminense a principal região do estado do Rio de Janeiro para sua territorialização, favorecida pela disponibilidade de terras decorrente da construção do Arco Metropolitano e pela proximidade com o Porto de Itaguaí. O plano logístico e industrial se consolidou nessa região, desencadeando um mercado de terras significativo e uma série de investimentos que transformaram, em um primeiro momento, antes da crise, seu espaço.

É preciso destacar a existência, na área de influência do Arco Metropolitano, do distrito industrial de Queimados, desde os anos de 1970, quando ainda fazia parte do município de Nova Iguaçu, e de, no início dos anos 2000, um projeto de condomínio industrial no bairro de Jardim Marajoara, em Japeri, ambos separados pela rodovia Presidente Dutra. Esses exemplos indicam um histórico de ocupação de terras na Baixada voltado à industrialização, o que, com a implementação do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro, impulsionou a valorização dessas áreas, promovendo sua ampliação e adequação às dinâmicas logísticas territoriais articuladas ao projeto do Arco.

De todo modo, é fundamental ressaltar as diferenças estruturais entre distritos industriais e condomínios logístico-industriais. Finatti (2017) analisa essas distinções no contexto do território brasileiro, destacando que o distrito industrial consiste em uma política de uso do solo conduzida pelo poder público, reservando áreas específicas para atividades industriais. Trata-se de uma prática geralmente implementada pelo governo local, que utiliza

o zoneamento municipal para organizar o espaço urbano, estabelecendo regulamentações específicas para diferentes áreas e propriedades. Conforme Finatti (2017, p. 51), essa política visa essencialmente à “divisão da área urbana a fim de estabelecer regulamentação adequada às determinadas áreas e propriedades existentes em cada uma delas”.

Já os condomínios logísticos, segundo Finatti (2017), caracterizam-se por uma diversidade maior de termos usados para identificá-los. O autor os agrupa sob a denominação de condomínios empresariais, que englobam não apenas condomínios logísticos, mas também condomínios industriais, condomínios de galpões, condomínios de escritórios, centros logísticos, parques industriais, business centers e business parks.

Esses empreendimentos são de natureza essencialmente imobiliária, projetados para receber atividades econômicas. Seus terrenos são comercializados para empresas e já contam com uma infraestrutura pronta. Exemplos típicos incluem galpões disponíveis para aluguel por períodos determinados, que oferecem espaços com controle de acesso, sistemas de segurança reforçados e equipamentos técnicos que facilitam a instalação das empresas. Nessa lógica, os condomínios representam uma estratégia de diversificação dos promotores imobiliários, que expandem sua atuação além dos nichos residencial e comercial. Conforme aponta Finatti (2017, p. 67), os condomínios são “expressão das estratégias dos promotores imobiliários, que inovam e diversificam sua mercadoria, saindo dos nichos apenas residencial ou comercial”.

A adoção desse modelo oferece vantagens significativas às empresas, que não precisam adquirir terrenos nem construir estruturas físicas, beneficiando-se de localizações estratégicas, segurança, licenças ambientais pré-aprovadas e infraestrutura urbana de qualidade. Isso facilita a implantação ou a realocação das operações empresariais, reduzindo custos e riscos.

Esses empreendimentos estão intrinsecamente associados à renda fundiária, derivada do valor da terra incorporada ao mercado urbano. A essência de tais projetos é o seu valor de troca, ou seja, a renda obtida pelos promotores imobiliários por meio da venda ou do aluguel. Dessa forma, os condomínios logísticos refletem uma dinâmica de mercado em que o capital privado exerce papel central, estando diretamente vinculado à incorporação imobiliária e à mercantilização do espaço urbano (Finatti, 2017; Lencioni, 2011).

O trabalho de Leandro Oliveira (2015, 2020) caracteriza essa região como um espaço em evidência devido à recente atividade industrial e aos investimentos em empreendimentos logísticos, como galpões, garagens e firmas de armazenamento. Essa especialização territorial fundamenta a definição da região logístico-industrial do Extremo Oeste Metropolitano Fluminense, composta pelos municípios de Itaguaí (em contiguidade com Santa Cruz, no Rio de Janeiro), Seropédica, Paracambi, Queimados e Japeri.

A CATEGORIA “RESISTÊNCIA”

A defesa do lugar emerge de uma relação territorial que se manifesta por meio de práticas espaciais de resistência à ordem instituída. Essas práticas formam um conjunto de mecanismos, táticas de luta e sobrevivência frente ao desenvolvimento geográfico desigual. Ao mesmo tempo que evidenciam a lógica e os interesses do capital, essas ações abrem precedentes para se pensar em alternativas de desenvolvimento, mesmo que sob as condições de uma sociedade heterônoma.

Nesse sentido, os sujeitos que constituem o lugar, ao agregarem territorialmente sua resistência, elaboraram um projeto de lugar que leva à formação de uma nova espacialidade.

No caso da FAMEJA, percebemos a articulação de diferentes sujeitos que podem ser considerados antagônicos, mas que dialogam entre si na necessidade de denunciarem e buscarem no jogo democrático possibilidades de mudança da realidade espacial. Essa possibilidade de mudança pode ser um horizonte alternativo, mesmo que ainda preso aos pares resistência/dominação, heteronomia/autonomia.

Isso coaduna com o que Harvey (2016) afirma a respeito dos movimentos sociais anticapitalistas. Para ele, é necessário entender o contínuo processo de inovação do capital e sua dinâmica migratória no mundo. Nesse aspecto, ele dialoga com Souza (2006) e sua compreensão de desenvolvimento como algo novo, uma mudança, ou seja, um desejo de mudança, construído coletiva e autonomamente, que se contrapõe à ideia de desenvolvimento proposta pelo sistema capitalista.

É preciso buscar a compreensão da resistência para as realidades estudadas e construir arcabouços teóricos e metodológicos que dialoguem com as escalas local e global. Essas realidades se expressam de diferentes maneiras no contexto da escala de Japeri, do Extremo Oeste Metropolitano, Baixada Fluminense, como uma das exemplificações do movimento de acumulação e (in)justiça territorial em que essas populações vivem.

A resistência na dimensão espacial demanda analisar, ainda que de maneira recortada, outras dimensões que se estabelecem a partir das táticas baseadas nas dimensões de insurgência, sobrevivência e subordinação, que se tensionam de maneiras contraditórias no cotidiano desses sujeitos. Em trabalhos como o de Tinoco (2018, 2022), a resistência é compreendida nessas três dimensões, segundo as ações de insurgência-subordinação-sobrevivência, constituídas em um arranjo de táticas que se estabelecem via práticas espaciais dos sujeitos produtores/produzidos em suas realidades espaciais.

A resistência não pode ser lida como una, mas como múltipla. Não pode ser vista somente como ação pública ou uma ação concreta institucional na relação entre sociedade e Estado, entre dominadores e dominados, mas em suas formas subterrâneas. Como expõe Scott (2013), a resistência deve ser vista “embaixo da linha”, já que “não decorre de uma organização formal, mas de redes informais” (p. 274), que se dão na vida cotidiana em um conjunto de interações de parentesco, vizinhança, amigos e laços comunitários. As diferentes relações que expressam a resistência em suas escalas mais micro e profundas, chamadas subterrâneas, ou “embaixo da linha” (Scott, 2013), abrem caminho para um diálogo de proposições sobre a abordagem teórica dessa dimensão da vida cotidiana, a respeito da qual estamos propondo refletir na análise do real estudado.

A resistência se apresenta de formas pública e subterrânea, de acordo com as táticas que se afirmam dos sujeitos nelas envolvidos. Nesta pesquisa de pós-doutorado, em especial, mergulhamos no universo das resistências públicas que se instituem de forma direta, aberta, pelo enfrentamento público, com visibilidade tanto dos sujeitos quanto dos opressores, mas uma resistência subordinada às normas de condutas jurídicas e sociais.

Dessa maneira, entramos na análise da resistência como dimensão pública, aberta, às claras, manifestada no espaço público perante o ordenamento jurídico e social dominante. Tinoco (2022) denomina esse tipo de manifestação como resistência pública declarada, em que são feitas ações como greves, manifestações, petições, ocupações de terras, rebeliões declaradas, entre outras. Elas nascem do acúmulo de práticas espaciais de resistências subterrâneas que agiam ocultamente, mas insurgem contra a dominação e opressão, de maneira organizada ou espontânea. Para isso, analisaremos o conjunto de práticas espaciais de resistência usado em seus repertórios de táticas diante da luta por justiça territorial em Japeri.

REFLEXÕES SOBRE AS PRÁTICAS ESPACIAIS DE RESISTÊNCIA E A JUSTIÇA TERRITORIAL EM JAPERI: FAMEJA E MOBILIZA JAPERI

FAMEJA e MOBILIZA JAPERI são movimentos que atuam e se articulam em diferentes instâncias do território de Japeri. Participam de conselhos municipais em representações e debates sobre as políticas públicas locais. Destacamos em nossas pesquisas alguns processos que se constituem no que classificamos como práticas espaciais de resistências públicas.

A FAMEJA tem por hábito promover uma série de atividades em cada bairro em que possui uma associação federada, de maneira a mobilizar a comunidade e sistematizar as demandas desses lugares. Há também as assembleias gerais da federação que mobilizam boa parte dos movimentos sociais do município.

Um fato importante nesse processo de mobilização é a dinâmica de ocupação de espaços de representação no poder público local, como conselhos municipais, por exemplo: Conselho de Desenvolvimento Rural, Conselho de Segurança Alimentar, Conselho de Saúde, entre outros, os quais possuem cadeiras para representação da sociedade civil. Em muitos desses conselhos, os representantes da FAMEJA ocupam cargos-chave, como a presidência, para ditarem as pautas ou fazerem uma contraposição aos interesses legislativos ou executivos.

Essas práticas de resistência se constituem na ocupação dos espaços de proposição e deliberação de demandas junto aos poderes legislativo e executivo. Uma das questões em que tem atuado, em especial no Conselho de Desenvolvimento Rural, diz respeito às pautas de regulamentação fundiária, de maneira a dar garantia de permanência dos agricultores locais, em destaque os de Marajoara, diante do avanço da reestruturação territorial que tem marcado o município nos últimos anos.

A compreensão de uma federação que abarca urbano e rural é de extrema relevância e mostra a complexidade de demandas nas quais os sujeitos que vivem no território de Japeri se inserem, especialmente pela condição de periféricos tanto dos trabalhadores urbanos quanto rurais.

Um fator importante que articula as ações políticas da FAMEJA e MOBILIZA são os cursos de formação em Gestão Pública em parceria com a Casa Fluminense. É uma peça-chave no processo de resistência, pois fornece instrumentos de ação à população perante a máquina pública e suas determinações e omissões.

O MOBILIZA JAPERI é um movimento ligado às questões da mobilidade urbana no município, promovendo ações de manifestações na estação de trem do Terminal Japeri como forma de denunciar a problemática da precariedade dos sistemas de transporte no município e na Baixada Fluminense como um todo. Além das manifestações na estação, outra prática espacial que identificamos é a construção de uma narrativa da memória do sistema de transporte ferroviário no estado do Rio e da antiga estação de trem. O uso da memória é uma ferramenta relevante para mostrar que é uma questão histórica a dificuldade de deslocamento para a metrópole e que a mobilidade é um elemento fundamental para o desenvolvimento sustentável do município.

Destacam-se duas questões que marcam essa memória: Japeri como “cidade-dormitório”, cuja imagem que se difunde é a de que a população em sua maioria não trabalha no município e faz, por meio do trem, deslocamento diário para a metrópole; e o segundo ponto destacado na narrativa, que vemos como prática espacial de resistência, é a manifestação de uma perspectiva histórica da formação territorial. Essa é marcada pela solidariedade aos agricultores familiares do município, os quais são os que mais sofrem com as dificuldades

de transporte, por não haver políticas de escoamento e distribuição da produção. Esses são traços comuns das políticas para a agricultura em todo o estado. Entretanto, em Japeri, isso nos chama atenção na FAMEJA e MOBILIZA no sentido de indicarem uma óptica de unidade territorial que leva em consideração a solidariedade cidade-campo e urbano-rural.

A recusa à ordem territorial imposta pela lógica de reestruturação produtiva vista pelo estabelecimento do condomínio industrial é formadora de uma série de práticas de resistência que necessitam de espaços, que passam a ser lugares de luta e sua organização. As associações que compõem a FAMEJA e os militantes do MOBILIZA correspondem a uma organização territorial da resistência, a partir da dimensão pública das (in)justiças. Essas associações representam insurgências à ordem pública, mas balizadas por instrumentais jurídicos que subordinam o movimento a uma série de ações que caracterizam o que Souza (2010) chamou de luta institucional.

A luta institucional se apresenta como um leque de possibilidades no arsenal da resistência. A prática dos movimentos para gerar pressão sobre o Estado pode produzir espaços institucionais de debates, como participação em conselhos, discussão sobre os recursos públicos, entre outros. A questão central da formação de uma representação territorial tem por finalidade justamente a publicização da luta e sua organização, uma vez que, a partir delas, surge uma série de práticas espaciais de resistência.

É preciso salientar que a resistência pública não fica limitada a formas institucionais. Ela é pública por se apresentar também no espaço comum, usando a apropriação dos espaços públicos, como as igrejas, por exemplo, para organizar e traçar as táticas e assim reorganizar o espaço e suas representações, bem como construir redes de solidariedade via práticas espaciais. Nas práticas espaciais de resistência, tanto públicas quanto subterrâneas, a luta por justiça territorial vai ganhando contornos mais claros, ao mesmo tempo que vai denunciando e combatendo todo o processo de espoliação produzido pela lógica da produção desigual do espaço. Resistindo a partir de suas práticas espaciais e produzindo novos espaços de vida, os sujeitos da resistência acabam por avaliar que não são uma vida “matável” pela produção desigual do espaço, contradizendo, em um certo sentido, a figura do *homo sacer*, tal como descrita por Agamben (2007).

Homo sacer é o sujeito que tem a vida nua, que pode ser “matável”, que é excluído de direitos sociais. Em termos políticos e mesmo jurídicos, não seria nenhum crime eliminar sua existência, desterritorializá-lo, impor-lhe uma ordem ainda mais desigual, porque ele é a vida a ser excluída, é a vida sem direitos, a ponto de poder ser “sacrificada”. Isso nos remete ao título do trabalho de Alcântara *et al.* (2020), a que nos referimos anteriormente, quando sinalizam a “zona de sacrifício” como uma das alternativas infligidas aos habitantes: os periféricos como a vida “matável” pelo “progresso”.

Esses sujeitos são vidas que não estão no projeto de reestruturação territorial-produtiva e esse vivido não existe na concepção geral: é a vida invisível e, quando visível, é a vida que atrapalha o “progresso”. Porém, essa vida nua pode ganhar roupagem. Ela se veste de agricultor, de trabalhador da Baixada Fluminense, de morador de Japeri, de católico, de evangélico. O *homo sacer*, de acordo com Agamben (2007), é uma condição jurídico-política que se configura no Estado de Direito, mas vive em Estado de Exceção permanente, de contínua (in)justiça espacial.

No âmbito da resistência que analisamos, surge um horizonte de justiça territorial, de luta por justiça dos lugares, que se apresenta nas práticas espaciais de resistência subterrânea. Práticas escondidas e silenciosas, que ficam por baixo da visão dos dominantes, constroem a lógica de sobrevivência no cotidiano frente às injustiças espaciais e vêm a público no momento do conflito, só que subordinadas a ordenamentos jurídicos e sociais. Também

subordinadas às dinâmicas territoriais de suas vidas cotidianas, nas lutas contra os processos de expropriação e espoliação que expulsam esses sujeitos diariamente e marca(ra)m suas vidas antes e durante as transformações territoriais de Japeri.

NOVAS AGENDAS DE TRABALHO E PERSPECTIVAS FUTURAS

O pós-doutorado possibilitou um novo momento na carreira de pesquisador do campo da Geografia e das Ciências Sociais e Humanas. Representou ainda uma abertura de caminhos que passam pelo debate da Geografia Econômica em diálogo com a Geografia Agrária e os estudos sobre a espacialidade dos movimentos sociais, instrumentalizando-nos com um leque maior de reflexões sobre o território, a questão social e o ativismo, em especial na dinâmica referente à compreensão sobre justiça e sua condição espacial.

Novas questões se abrem nesses horizontes, articuladas a novas escalas de ação e reflexão acerca do que pensamos como desenvolvimento de uma agenda de pesquisa futura, que se pauta em reflexões sobre a reestruturação territorial-produtiva, a ecologia política da industrialização, as relações urbano-rurais e os movimentos sociais nas escalas territoriais e regionais do estado do Rio de Janeiro. Diante desses pontos, podemos pensar em questões como: *quais caminhos podem ser construídos pelos movimentos sociais na luta por justiça territorial na escala do estado do Rio de Janeiro? Como a análise sobre a Baixada Fluminense pode ser um referencial para a compreensão da relação capital-estado em uma construção de políticas voltadas para a justiça territorial?*

As reflexões elaboradas ao longo deste estágio se colocam em uma agenda ampla de pesquisa e ativismo social em debate sobre as (in)justiças territoriais que se constituem no estado do Rio de Janeiro e em sua configuração territorial. Pensar a atual dinâmica da economia espacial do estado nos leva a agregar um contraponto a ela, por conta das ações dos movimentos sociais e suas diversas dimensões de luta, sobre as quais pretendemos aprofundar em uma futura atuação na carreira universitária como pesquisador, mantendo sempre um diálogo com os movimentos sociais. Todas essas possíveis inserções serão pensadas por meio de caminhos teóricos e metodológicos da categoria de práticas espaciais de resistências, de forma a entender a vida cotidiana e os impactos, as emergências, os prosseguimentos e as estruturas de lutas dos periféricos pelo ideal de acesso a uma vida mais justa e igualitária na escala do estado.

Em suma, encaminhamos uma agenda de debates que se dará a partir de análises transescalares sobre o processo geral de acumulação e suas realizações regionais e locais no estado do Rio de Janeiro, considerando a Baixada Fluminense, nosso debate histórico de pesquisa em nossa agenda de pesquisa, como recorte, e seus caminhos de efetivação de outro projeto territorial igualitário e diversificado.

Referências

ABREU, Maurício de Almeida. **Evolução urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1997.

AGAMBEN, Giorgio. **Estado de exceção**. São Paulo: Boitempo, 2004.

AGAMBEN, Giorgio. **Homo Sacer: o poder soberano e a vida nua**. I. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2007.

ALBUQUERQUE, Enderson. O adensamento populacional da baixada fluminense a partir dos loteamentos a construção de uma periferia. **Geopuc**, Rio de Janeiro, v. 13, p. 143-167, 2020.

ALCÂNTARA, Denise de; OLIVEIRA, Natália da Silva; MAGALHAES, Lígia Castanheira; MENDONCA, Gabriel Rodrigues de. Cenários de Desenvolvimento Urbano e Periurbano em Japeri, RJ: zona de sacrifício ou município insurgente? **Revista Espaço e Economia**, v. 9, p. 1, 2020.

ALVES, José Claudio Souza. **Dos barões ao extermínio: uma história da violência na Baixada Fluminense**. Duque de Caxias: APPH-CLIO, 2003.

AZEVEDO, Nathalia Figueiredo de. **As desigualdades territoriais no extremo oeste metropolitano Fluminense: um estudo de caso sobre o município de Japeri**. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas) – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, 2018.

BUTLER, Judith. **A vida psíquica do poder: teorias da sujeição**. 1. ed. 1. reimp. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2018.

ENNE, Ana Lúcia Silva. Em busca de dias melhores: cultura e política como práticas institucionais na Baixada Fluminense. **Rumores**, São Paulo, v. 12, p. 1-15, 2012.

ENNE, Ana Lúcia Silva. A redescoberta da Baixada Fluminense: reflexões sobre as construções narrativas midiáticas e as concepções acerca de um território físico e simbólico. **Pragmatizes Revista Latino-Americana de Estudos em Cultura**, v. 4, p. 1-15, 2013.

FERREIRA, Álvaro. A imagem virtual transformada em paisagem e o desejo de esconder as tensões do espaço. *In*: FERREIRA, Álvaro; MARAFON, Gláucio José; SILVA, Augusto César Pinheiro da (Orgs.). **Metropolização do espaço: gestão territorial e relações urbano-rurais**. Rio de Janeiro: Consequência, 2013.

FERREIRA, Álvaro. Metropolização do espaço, cotidiano e ação: uma contribuição teórico-metodológica. *In*: FERREIRA, Álvaro; RUA, João; MATTOS, Regina Célia de. (Orgs.). **Desafios da Metropolização do Espaço**. Rio de Janeiro: Consequência, 2015. p. 69-84.

FINATTI, Rodolfo. **Aglomeraciones industriais no Brasil: uso do território e transformações**

recentes. Tese de Doutorado em Geografia (Geografia Humana) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

FOUCAULT, M. O sujeito e o poder. *In*: P. RABINOW e H. DREYFUS. **Michel Foucault: uma trajetória filosófica (para além do estruturalismo e da hermenêutica)**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1995. p. 231-249 .

GEIGER, Pedro Pincha; MESQUITA, Myriam G.C. **Estudos rurais da Baixada Fluminense**. Rio de Janeiro: IBGE, 1956.

GEIGER, Pedro Pinchas; SANTOS, Ruth Lyra. **Loteamento na Baixada da Guanabara, estudos rurais da Baixada Fluminense e notas sobre a evolução da ocupação humana da Baixada Fluminense**. Rio de Janeiro: IBGE, 1952.

GEIGER, Pedro Pinchas; SANTOS, Ruth Lyra. Notas sobre a evolução da ocupação humana na Baixada Fluminense. *In*: **Revista Brasileira de Geografia**, Ano XVI, n. 03, p. 291-313, jul.-set. 1954.

GONZALEZ, Sara. La Geografía escalar del capitalismo actual. **Scripta Nova, Revista Eletrônica de Geografia y Ciências Sociales**. Universidad de Barcelona, v. IX, n. 189, mayo de 2005.

HAESBAERT, Rogério. **O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade**. 2 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

HAESBAERT, Rogério. Do corpo-território ao território-corpo (da terra): contribuições decoloniais. **Geographia**, Niterói, v. 22, p. 75-90, 2020.

HARVEY, David. **Justiça social e a cidade**. São Paulo: Editora HUCITEC, 1980.

HARVEY, David. **17 contradições e o fim do capitalismo**. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2016.

HOLLANDER, Jocelyn A.; EINWOHNER, Rachel L. Conceptualizing resistance. **Sociological Forum**, v. 19, n. 4, p. 533-554, dec. 2004.

JAPERI. Câmara Municipal. **Lei 1. 108 de 2005, que dispõe sobre a criação dos Condomínios Industriais do Município de Japeri e acrescenta áreas à APA (Área de Proteção Ambiental) do Rio Guandu**. Japeri, 2005. Disponível em: www.camarajaperi.rj.gov.br/pdf/lei/1108-2005.pdf. Acesso em 20 nov. 2022.

LENCIONI, Sandra. **Condomínios Industriais: um nicho dos negócios imobiliários**. Negócios imobiliários e transformações sócio-territoriais em cidades latinoamericanas. 1. ed. São Paulo: Paim, 2011. p. 185-198.

LENCIONI, Sandra. Acumulação primitiva: um processo atuante na sociedade contemporânea. **Confins**, (Paris), v. 14, p. 1-17, 2012.

LENCIONI, Sandra. Injustiça espacial e a consciência crítica como superação. *In*: Ferreira, A.; Rua, J.; Mattos, R.C. de. (Org.). **Produção do Espaço**. Emancipação social, o comum e a verdadeira democracia. Rio de Janeiro: Consequência, 2019. p. 225-242.

LIMA, Ivaldo Gonçalves. A geopolítica da favela: desafios atuais da justiça territorial no Rio de Janeiro. **Revista Cidades**, v. 13, p. 05-39, 2016a.

LIMA, Ivaldo Gonçalves. A complexidade da justiça territorial. **Ensaio de Geografia**, v. 4, p. 50, 2016b.

LIMA, Ivaldo Gonçalves. A propósito da justiça territorial: premissas e promessas. *In*: LIMONAD, Ester.; BARBOSA, Jorge. (Org.). **Geografia. Reflexões, leituras, estudos**. São Paulo: Max Limonad, 2020. p. 54-82.

LOPES, Gabriel Oliveira. **“Novos” espaços: os condomínios logísticos e a expansão capitalista no município de Seropédica (RJ)**. 2018. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2018.

MASSEY, Doreen. **Pelo espaço: uma nova política da espacialidade**. 4. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.

OLIVEIRA, Floriano José Godinho de. **Reestruturação produtiva: território e poder no estado do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Garamond, 2008.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. A emersão da região logístico-industrial do extremo Oeste Metropolitano Fluminense: reflexões sobre o processo contemporâneo de reestruturação territorial-produtiva. **Revista Espaço e Economia**, Ano IV, n. 7, 2015.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. Ecologia política, reestruturação territorial-produtiva e desenvolvimento sustentável no Brasil: lições do extremo oeste da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. **Revista Espaço e Economia**, v. 9, p. 1, 2020.

OLIVEIRA, Leandro Dias de; SOUZA, Victor Tinoco. Industrialização periférica e tramas de resistência no espaço metropolitano do Rio de Janeiro, Brasil. *In*: ROCHA, André Santos da; GRIGNOLI, Daniela; SAQUET, Marcos Aurelio. (Org.). **Novos paradigmas e novos modelos de ação: do global ao local ou do local ao global?** Rio de Janeiro: Letra Capital, 2022, p. 100-114.

OLIVEIRA, Patrícia Matias de. **Empreendedorismo urbano periférico: um estudo sobre os municípios da Borda Oeste Metropolitana Fluminense**. 2017. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas) – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, 2017.

ROCHA, André Santos da. **As representações ideais de um território” -Dinâmica econômica e política, agentes e a produção de novos sentidos na apropriação territorial da Baixada Fluminense pós 1990**. Tese (Doutorado em Geografia) -Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2014.

ROCHA, André Santos da. Os efeitos da reestruturação econômica metropolitana na Baixada Fluminense: Apontamentos sobre o “novo” mercado imobiliário da região. **Espaço e Economia**, v. III, p. 1-17, 2015.

ROCHA, André Santos da. Globalização, gestão e acesso aos sistemas público e privado de saúde: a Baixada Fluminense no contexto da pandemia. **Revista Espaço e Economia**, v. 9, p. 1-16, 2020.

SASSEN, Saskia. **Expulsões: brutalidades e complexidade na economia global**. Rio de Janeiro/São Paulo: Paz e Terra, 2016.

SCOTT, James. **A dominação e a arte da resistência: discursos ocultos**. Lisboa: Livraria Letra Livre, 2013.

SILVA, Lúcia. De Recôncavo da Guanabara a Baixada Fluminense: leitura de um território pela história. **Recôncavo: Revista de História da UNIABEU**, Nilópolis, v. 3, n. 5, 2013.

SIMÕES, Manuel Ricardo. **A cidade estilhaçada: reestruturação econômica e emancipações municipais na Baixada Fluminense**. Mesquita: Ed. Entorno, 2007.

SILVA, Marcio Rufino. Oeste Metropolitano do Rio de Janeiro: debates sobre limites, fronteiras e territórios de uma região. **Revista Espaço e Economia**, v. 9, p. 1, 2020.

SOJA, Edward. **En busca de la justicia espacial**. Valencia: Tirant Humanities, 2014.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **A prisão e a ágora: reflexões em torno da democracia do planejamento e da gestão das cidades**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

SOUZA, Marcelo Lopes de. Com o Estado, apesar do Estado, contra o Estado: os movimentos urbanos e suas práticas espaciais, entre a luta institucional e a ação direta. **Cidades**, Presidente Prudente, v. 7, p. 13-47, 2010.

SOUZA, Victor Tinoco de. **Sociabilidade e território de um assentamento rural próximo à área urbana: os laços entre o Assentamento Marapicu e o Bairro Aliança**, RJ. 2013. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica-RJ, 2013.

TINOCO, Victor. **Resistentes: transformações territoriais e práticas espaciais de resistência no entorno do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Editora Autografia, 2022. 295p.

Parte II

Geografia Econômica e Meio Ambiente

Capítulo 8

A Geografia dos resorts: da experiência turística à exotização dos lugares

Raiza Carolina Diniz Silva

INTRODUÇÃO

Para compreender a prática do lazer na sua totalidade, é preciso resgatá-la como parte integrante da modernidade e do mundo do trabalho, evidenciando sua reestruturação frente às mudanças na sociedade contemporânea. Nesse sentido, empreendimentos turísticos como resorts se apropriam do espaço e dessa narrativa, construindo cenários que fomentam o “fazer turístico” engendrado pela condição pós-moderna.

Logo, o que se percebe é um *modus operandi*, sutil e eficaz, que fortalece a narrativa da constante fuga do cotidiano – atrelada à necessidade humana e vantajosa ao capitalismo. Essa condição é legitimada pela construção de grandes complexos turístico-imobiliários que reafirmam a evasão a partir do afastamento e enclausuramento no plano espacial, como também no plano imaginário e estético, por meio da formulação de uma experiência turística e do processo de exotização dos lugares.

A necessidade de esmiuçar a temática parte da urgência de compreender as próprias dinâmicas da sociedade contemporânea e averiguar a fruição do contexto de mundo do trabalho cada vez mais complexo, gerando no indivíduo o desejo pelo seu revigoramento. Para começar, será resgatada a concepção do turismo moderno que está enraizada nas relações laborais e na lógica do escapismo que se estabeleceu na sociedade.

No entanto, ao se deparar com a fragmentação do território e a construção de espaços elitistas de lazer garantido pelos resorts, abriu-se um caminho de reflexão acerca de um “fazer turístico” que está se disseminando na atualidade, que está para além do escapismo. Hoje, tem-se tornado cada vez mais complexo o estudo dos seus espaços e das novas demandas do indivíduo. Esse enquadramento teórico será basilar para traçar os desdobramentos e deslocamentos do modo de lazer e do turismo sobre a condição pós-moderna.

Diante da sinergia que compreende a concepção moderna e pós-moderna da atividade turística, foram elencados os principais elementos de empreendimentos turísticos que ratificam a discussão apresentada. Sabendo que uma das principais características do turismo contemporâneo está no consumo de espaços esteticamente impecáveis, em que paisagens artificiais são criadas, privilegiando a espetacularização da natureza, é preciso evidenciar de que modo os equipamentos turístico-imobiliários contribuem para os estudos de lazer na sua totalidade.

Vale destacar o papel da artificialidade e da simulação como recurso do turismo, cujos reflexos se manifestam na conjuntura socioespacial. Nessa perspectiva, são criados cenários desvinculados do lugar onde estão instalados, configurando formas espaço-imaginárias de fragmentação entre turistas e residentes.

Nesse sentido, podem-se evidenciar dois vieses: o primeiro se relaciona à delimitação de espaços destinados à estância, pautando-se na evasão e desligamento da rotina, que muito se aproxima da ideia moderna de turismo; e o segundo compreende a adequação de equipamentos turísticos sob a condição da sociedade pós-moderna, que além de buscar a superação do mal-estar por meio da fuga, tem demandado ambientes que forjam o real. Desse modo, a constituição de um espaço produzido pelo turismo que fornece ao usuário o enclausuramento pretendido, em cenários que não dialogam com a realidade local, representa verdadeiras “bolhas de entretenimento”. Essas atendem os desejos dos turistas, sendo lugares de passagem e não de fixação. Trata-se, acreditamos, de espaços pós-modernos.

TURISMO MODERNO E O “FAZER TURÍSTICO” DA PÓS-MODERNIDADE

Definidos os caminhos de análise, é importante associar de que forma a atividade turística se revela como um fenômeno espacial, apresentando diversos deslocamentos que cooperaram para a produção de espaços destinados ao lazer. Na tentativa de revelar sua dimensão socioespacial, torna-se fundamental averiguar as estruturas da sociedade que justificam os movimentos espaciais. Logo, o que se objetiva apontar é que a segmentação dos espaços – como o de *trabalho*, o de *moradia* e o de *lazer* –, na realidade, tem forte relação com a definição dos tempos da vida cotidiana. Portanto, essa saturação e busca de refrigério poderiam ser amenizadas e, por si só, bastante restauradoras se o tempo de trabalho fosse reduzido e o ambiente de trabalho fosse menos separado do da moradia. Mas não seria tão lucrativo.

Para iniciar o debate, é preciso definir um marco temporal do qual partirá a argumentação proposta, tendo em vista que o ato de se deslocar no espaço é milenar. Desse modo, a concepção de que, quando o ato de viajar se torna uma prática essencial para a reestruturação do sujeito, esse é o momento que sinaliza a inserção do turismo na cotidianidade e, evidentemente, se consolida como uma prática moderna. Nesse sentido, essa lógica só pode ser difundida com base nos reflexos no mundo do trabalho na sociedade. Assim, considera-se que, a partir desse ponto, é possível compreendê-la como fenômeno social.

A crença faz com que se estabeleça a relação de que é preciso trabalhar para viajar, e se viaja para trabalhar. Sob a corrente sociológica, essa configuração representa um fato social, por ser algo extrínseco ao indivíduo e determinante de suas ações, assim como afirma Monlevade (2010), que atribui como um poder coercitivo específico ao indivíduo. Esse poder coercitivo impõe novas maneiras de agir, pensar e sentir que são externas ao próprio homem. Isso significa dizer que o fenômeno turístico se constituiu a partir do momento em que se despreendeu dos impulsos pessoais e se tornou uma atividade alienada.

Destaca-se que não se trata de anular todos os movimentos espaciais que precederam esse processo, uma vez que, como observa Acerenza (1991), esses foram primordiais para se estabelecerem as bases do turismo moderno. Porém, o que se pretende é definir um marco histórico-temporal que permita identificar as circunstâncias em que as viagens deixam de ser vistas apenas como possibilidades de transações comerciais, peregrinações, enriquecimento cultural ou fuga das condições climáticas adversas. Nesse novo contexto, as viagens passam a ser subjugadas às dinâmicas de produção e consumo predominantes na sociedade. Isso corroborou para que, anos mais tarde, fossem classificadas como segmentos turísticos – como o turismo religioso, de negócios, de sol e praia, de inverno –, nos quais as viagens são transformadas em produtos turísticos, ofertados como mercadorias.

Visto isso, percebe-se que os desdobramentos do ato de viajar e sua consolidação como fenômeno turístico se trata, na verdade, de um prolongamento (ou extravasamento) do trabalho alienado que se desenhava na modernidade. Por esse motivo, compreender as categorias que envolvem o mundo do trabalho é relevante para se analisar a prática turística.

Tendo em vista essa conjuntura, parte-se das implicações socioespaciais vividas após a Revolução Industrial. Além dos avanços tecnológicos, sobretudo no campo da comunicação e dos meios de transporte, que indubitavelmente foram fundamentais para o fomento das viagens dado as transformações espaciais, destacam-se os reflexos decorrentes do estabelecimento de uma classe proletária que, por meio de lutas sindicais, conquistou significativas alterações, como a redução da jornada de trabalho, conquista dos finais de semana e as férias remuneradas. Essa maior “disponibilidade” dos trabalhadores condicionou uma nova categoria temporal aos modos de vida, fundamentada na centralidade do trabalho.

É o que Damiani (1997) ressalta ao apontar que os momentos da vida social, na verdade, refletem a própria lógica de produção que transcende o ambiente da fábrica e invade a vida familiar. Por essa premissa, o tempo destinado às atividades laborais não é o único a ser capturado, porque o tempo liberado do trabalho se transforma em tempo dedicado ao consumo, tendo como fio condutor a fruição do lazer. Para ratificar, Santana (2008, p. 72) salienta que “o tempo do não trabalho passa a ser contado como tempo para o consumo, fundamentando a acumulação pela circulação, distribuição e consumo de mercadorias e não simplesmente na exploração da força de trabalho”.

A definição das temporalidades que consubstanciam a vida cotidiana moderna deixa de ser dimensionada por um grau qualitativo e passa a ser quantitativo, podendo assim ser medida e comercializada. Portanto, em teoria, o tempo livre seria a possibilidade de resgate do sentido qualitativo do tempo. E como seria ter um tempo livre de qualidade?

Para Domenico De Masi (2000, p. 137), os indivíduos são educados para o trabalho, mas não para aproveitar o tempo livre. Nesse contexto, o lazer surge como uma forma específica de consumo, voltada para a utilização do tempo vago. Com base nessa lógica, percebe-se de forma sutil uma versão à ociosidade, alicerçada na própria alienação que reforça a ideia de que o trabalhador deve, essencialmente, trabalhar para produzir.

Assim, até nos períodos em que estiver liberado de suas obrigações, o trabalhador, ao se deparar com o estranhamento, rende-se às amarras do lazer, buscando ocupar-se de atividades diversas para ter a sensação de que esse tempo também está sendo produtivo. Isso porque:

[...] as atividades de lazer são compreendidas como válvulas de escape das tensões sociais, contribuindo, então, para manter as pessoas em equilíbrio, de forma a não extravasarem para transgressões da ordem social [...]. Se o lazer é entendido como simples assimilador de tensões, ele não pode servir como possibilidade de reflexão, de análise da conjuntura ou de conscientização política das diferenças e injustiças sociais. [...] o lazer poderia ser um tempo para essa reflexão não revolucionária – além de ser um tempo de diversão e descanso – se a sociedade na qual está inserido tivesse outra forma de organização (Padilha, 2006, p. 174).

É possível perceber que, enquanto o ócio era a própria contradição do trabalho, o lazer o pressupunha, tornando-se uma forma de recompensa pelas atividades laborais desempenhadas e sendo condição necessária para revigoramento do próprio indivíduo. Assim como afirma Dumazedier (2001, p. 32), “o lazer é um reparador das deteriorações físicas e nervosas provocadas pelas tensões resultantes das obrigações cotidianas e, particularmente, do trabalho”.

É importante que esse termo não seja vulgarizado ao atribuí-lo como qualquer atividade de recreação e entretenimento, mas compreendê-lo como parte constituinte e extensiva do mundo do trabalho. Nesse sentido, é nítido que, do ponto de vista de liberdade, a ociosidade, como entendida nas civilizações passadas, revela-se muito mais livre do que o “tempo livre” observado na modernidade. Marcellino (2000) até questiona a possibilidade do emprego do termo “disponível” em vez de “livre”, sabendo que em tempo algum esse estava desamarrado de coações ou normas de conduta social.

Sabendo disso, a comum atribuição de uma visão “utópica e romântica do tempo livre no interior de uma sociedade fetichizada, como se fosse possível vivenciar uma vida absolutamente sem sentido no trabalho e cheia de sentido fora dele” (Antunes, 1995, p. 86), contribui para o estabelecimento de um círculo vicioso. Nesse ciclo, o lazer torna-se a própria habilidade, pois os trabalhadores, exaustos das rotinas estressantes, saem em

seus períodos de férias em busca de descanso e de melhor aproveitamento desse tempo disponível. Contudo, é necessário regressar às suas atividades, agora com a força renovada, garantindo condições para se manter nesse mesmo padrão.

As instituições modernas voltadas para o lazer servem ao modo produtivo na medida em que controlam o tempo livre dos trabalhadores da forma mais adequada possível à manutenção e estimulação da força de trabalho dos mesmos. Tais instituições orientam suas atividades de lazer fazendo com que estas cumpram funções de entretenimento, descanso e recreação (ou seria “re-criação”?) da força produtiva do indivíduo (Ruas, 2012, p. 8).

Toda esta discussão, como pano de fundo para a pesquisa, é relevante, pois compreender a construção do lazer nas sociedades modernas é essencial para investigar os novos olhares turísticos específicos nos indivíduos. Se o lazer surge como uma solução, sobretudo de consumo, para aproveitar o tempo livre da melhor maneira, funcionando como um antídoto para os homens envolvidos no mundo do trabalho, torna-se necessário oferecer formas de lazer que revelem o “investimento” em um ritmo de qualidade. É sobre essa sustentação que o turismo se reproduz, assumindo uma posição otimizada nesse contexto, ao se apresentar como uma prática pensada e adaptada para os dias fora do trabalho.

Lefebvre (1991, p. 94-95), ao destacar as condições precárias da vida cotidiana, aponta que romper com a realidade saturada, especialmente no ambiente urbano, para suprimir a insatisfação geradora desse mal-estar, é mais que uma vontade, torna-se uma necessidade. “Como não aspirar à ruptura?”, “Como não querer fugir do cotidiano?”. O autor, então, identificou duas estruturas de lazer que possibilitam essa decisão. A primeira corresponde às formas de lazer integradas à cotidianidade, ao próprio dia a dia do indivíduo, enquanto a segunda está atrelada ao desejo de evasão, um distanciamento da realidade, que pode ocorrer no plano espacial ou não.

Sob essa perspectiva, o turismo se configura como mediador nesse processo, sendo a própria realização da ruptura, especialmente no plano imaginário. O desejo pelas férias, determinado pelo calendário, marca a presença do lazer na vida de cada indivíduo, mas, na realidade, mascara a ausência do lazer na vida cotidiana (Santana, 2008).

Logo, a prática moderna do turismo, sobretudo o fenômeno turístico que se desenhou na modernidade, conduziu à turistificação dos espaços. Nota-se que a determinação de um espaço para a realização da prática turística está associada à própria dinâmica referente à segmentação dos espaços em consonância com a divisão dos tempos da vida cotidiana. Portanto, a construção desses espaços, especialmente o processo de turistificação, é, na verdade, uma tentativa de idealizar uma localidade como puramente destinada ao lazer, reforçando as teorias que sustentam o distanciamento da rotina.

Porém, a turistificação carrega consigo toda a necessidade de implantação de uma cadeia produtiva voltada para o setor, que acaba por derrubar a ideia de distinção entre os territórios do lazer e territórios de trabalho. Com isso, diante da ampliação do trade turístico, essas noções acabam se sobrepondo justamente pelo fato de que, enquanto para o visitante aquele é o espaço de lazer, para outros, aquele se transforma no espaço de trabalho.

Dessa maneira, nos territórios turistificados – enquanto espaços turísticos – consumo e produção se misturam. Assim, infere-se que esse é mais um motivo que corrobora a lógica do escapismo como uma falácia. Embora a decisão entre esses espaços fosse mais transparente na modernidade do que na contemporaneidade, devido às transformações provocadas pela globalização, isso não a isenta de ter sido construída sobre os alicerces de uma ilusão. Essa

ideia complementa as formulações de Padilha (2000), ao tratar do casamento entre tempo livre e capital como um par imperfeito, dada a dificuldade de compreender um tempo que se propõe a romper com a lógica vigente, mas que, na realidade, acaba por respeitar a própria lógica do capital.

Diante desse arcabouço teórico que exprime a intensa relação do lazer com o mundo do trabalho, torna-se necessário considerar as transformações que envolvem essa categoria, engendrando e desencadeando novas conjunturas e reflexos na sociedade. Por esse motivo, compreender a lógica do lazer e do mercado turístico diante desse cenário, na verdade, anuncia a emergência de um novo modelo – ou segmento – em que se acredita tratar de um “fazer turístico” pós-moderno.

Incontestavelmente, o que se nota é mais do que uma passagem; é a erosão da solidez da estrutura moderna, centrada na estabilidade, na segurança e no controle, para uma liquidez diante da intensificação dos fluxos e da efemeridade das relações. Essas condições de vulnerabilidade, associadas à angústia de estar perdido em um mundo cada vez mais subjetivo e sem referenciais, para Bauman (1998, 2001), são um dos motivadores do mal-estar pós-moderno.

No campo do turismo, nos últimos anos, essa tendência vem sendo marcada pelo surgimento de novos mercados e segmentos, produzindo mais que novas necessidades – gera novos desejos nos indivíduos. A reestruturação do capitalismo fez nascer uma política de mercado pautada na demanda, na qual mercadorias são ofertadas com o intuito de suscitar satisfação, criando e segmentando grupos cada vez mais específicos e exigentes. Assim, observa-se que as viagens nesse contexto ganham uma nova dimensão, rompem com as estruturas padronizadas e destinos clichês, possibilitando maior autenticidade, exclusivismo e personalização.

É diante desse novo arranjo do turismo que os lugares turísticos mais “incomuns” entram no circuito de destinos mais desejados, como nas viagens internacionais, em que países do Leste Europeu e da Ásia se tornam a preferência de muitos viajantes, em vez das principais cidades europeias e, no caso das viagens nacionais, a valorização de paisagens exóticas em espaços cada vez mais afastados das grandes metrópoles brasileiras.

A fim de sustentar todo esse ideário vislumbrado pelo turismo contemporâneo, cria-se a valorização do componente paisagístico como um mecanismo para encobrir as verdadeiras amarras do lazer. Novas ilusões são projetadas em indivíduos, agora relacionadas à proximidade de um verde cada vez mais raro, visto como a única forma de ruptura da rotina massacrada pelos cenários típicos acinzentados do ambiente urbano. Assim, a natureza adquire uma nova dimensão a partir da exploração do mercado turístico, tornando-se uma “nova raridade”. Nesse contexto, é importante destacar que:

[...] as “novas raridades” servem de estratégia para a reprodução do capital por adquirirem valor de troca e, por conseguinte, transformam-se em mercadoria. Estabelecem assim a propriedade privada dos outrora “bens livres”. [...] Deixando de ser bem livre, disponível a todos, as desigualdades são reforçadas, pois passa a ser regido por leis de propriedade (Santana, 1999, p. 180).

Com efeito, o ecoturismo foi utilizado como base para exemplificar uma conjuntura mais abrangente, que envolve a tendência do turismo pós-moderno, além de aproximar e introduzir as discussões que serão desenvolvidas a seguir. Todavia, o que se analisa na totalidade dessa prática é a consolidação de um turismo marcado pelo hedonismo, pela efemeridade, pela valorização da estética e pela necessidade de consumo de sensações. Por

esse motivo, é comum observar nos últimos anos o surgimento de segmentos turísticos, como o ecológico e o de aventura, por proporcionarem um maior contato com a natureza e por retomarem a noção de primitivo no indivíduo – assim como também o segmento de turismo esotérico, por estar vinculado ao místico e à espiritualidade.

Apesar da ideia de apresentar um novo modo de fazer turismo, é preciso destacar que isso não implica a superação do antigo modelo; pelo contrário, acredita-se que a pós-modernidade complexifica a ideia de “fuga”, preconizada pelo turismo moderno, porém, sobre outros planos. Esse turista pós-moderno, motivado pela busca de experiências contrastantes, almeja novos produtos turísticos que o permitam o afastamento da realidade.

Nesse sentido, percebe-se que o distanciamento é no plano espacial mas também no próprio imaginário. É nesse contexto que se enfatiza que a ilusão está assentada na condição de que, para a realização dessas atividades, requer-se a adequação das instalações e da infraestrutura, reproduzindo as estruturas e comodidades da cidade, no entanto, mascaradas como exóticas e naturais.

Ousa-se dizer que o fazer turístico pós-moderno representa novas opções de mercado, nichos que atraem um público específico, estabelecendo diferenciação social e valorização do status por meio da fruição do lazer. Pode-se, assim, concluir que a condição pós-moderna no turismo expressa e reforça, de maneira geral, as fragilidades da sociedade contemporânea.

Desse modo, ressalta-se que o objetivo aqui não é determinar características de um turista moderno e um “pós-turista”, mas apresentar o entrelaçamento dessas concepções diante das reconfigurações do mercado consumidor, impulsionadas por uma ordem global que, por consequência, legitima a construção de equipamentos turístico-imobiliários. Essas estratégias de persuasão do marketing se apoiam em discursos que direcionam, de forma geral, o olhar do turista, auxiliando no processo de venda.

Com isso, diante da sofisticação do consumidor e de seus atos de consumo, percebe-se que o turista hedonista busca uma “atmosfera de liberdade e aventura, magia e fantasia, risco e medo” (Paixão, 2008), e deseja mais do que apenas contemplar a paisagem; ele almeja fazer parte dela, de certa forma. O que o viajante deseja é vivenciar sensações e, por fim, somar à sua bagagem de vida experiências únicas e místicas.

A EXPERIÊNCIA TURÍSTICA E A EXOTIZAÇÃO DOS LUGARES

Como mencionado, o fazer turístico pós-moderno é uma tendência que disfarça as estruturas rígidas e homogêneas presentes no turismo moderno. Partindo desse panorama e entendendo-o como uma fachada atrativa para o público disposto a viajar e se diferenciar, surge, como slogan, um novo conceito no campo turístico. Esse conceito se pauta nas formulações da Economia da Experiência, que priorizam atividades destinadas a sensibilizar os turistas por meio da oferta de produtos e equipamentos turísticos capazes de proporcionar a vivência de acontecimentos únicos. Portanto, o objetivo neste momento é questionar a compreensão do escapismo como fundamento do turismo moderno e a experiência como lema da pós-modernidade.

Outra questão importante para essa discussão parte do pressuposto de que a realização da experiência turística somente se consolida a partir do estranhamento do indivíduo com o local visitado. É nesse contexto que o processo identificado por Urry (2001) como “exotização dos lugares” ganha protagonismo na atividade turística. Para o autor, esse processo se constrói a partir dos distanciamentos tanto geográficos como culturais.

Posto isso, começa-se a compreender a tendência de atribuir, como papel central na construção da experiência, as dimensões de estética e entretenimento. A estética, com todo seu componente visual, e o entretenimento, com sua vocação para distração, permitem que o sujeito se aparte da rotina, adentrando em autênticos paraísos primitivos artificializados. Artificiais, pois indicam o reducionismo associado à representação de imagens deturpadas de uma localidade, produzidas como lugares turísticos, com todos os processos de turistificação correspondentes.

Além disso, a exotização se revela mais evidente na vida selvagem. Não por coincidência, é possível identificar essa filosofia de experiência geralmente atrelada à visitação e à aproximação com a natureza e animais exóticos. Além disso, segundo dados da Organização Mundial do Turismo (OMT), o turismo de vida selvagem se trata de um grande negócio. Atualmente, esse representa entre 20% e 40% do valor anual da indústria turística global, o que equivale a US\$ 1,5 trilhão.

Para pensar em uma interpretação dessa conjuntura em esfera transnacional, apoia-se em concepções da teoria pós-colonial, a qual entende que há no turismo, sobretudo a partir da valorização da viagem exótica, relações de poder que corroboram para a perpetuação de um sistema hegemônico que recria os aspectos coloniais. É sob essa óptica que os destinos orientais, africanos e latinos representam atualmente o fascínio do turista eurocêntrico.

E a relação com o Brasil não é diferente, assim como frisa Ouriques:

A ideologia do turismo, ao reservar à periferia em geral e ao Brasil em particular a função de servirem de “colônia de férias” dos habitantes dos países centrais, acaba reforçando a máxima da disponibilidade colonial: de que existimos para satisfazer as necessidades metropolitanas, agora como “museus vivos”, serviçais, paisagens maravilhosas e fontes de prazer sexual. É por isso que o turismo é uma forma de fetichismo e de dependência (Ouriques, 2005, p. 141).

Face aos elementos expostos que conduzem à realização da experiência turística, os resorts são símbolos desse movimento, porque são espaços que ultrapassam a finalidade hoteleira, apresentando-se como verdadeiros complexos de lazer e entretenimento, com uma ampla oferta de produtos e serviços.

Analisar a experiência turística com base em um equipamento turístico típico, como o resort, permite compreender a valorização do lúdico como um elemento que possibilita novas vivências. Embora seja evidente as limitações que o ambiente dos resorts impõe à realização de experiências mais profundas, e reconhecendo que são as trocas sociais e os choques culturais que realmente enriquecem essas vivências, ainda assim se observa a predominância desse segmento hoteleiro no cenário atual.

Isso ocorre porque a escolha do turista por lugares excêntricos indica uma busca pela aventura, mas sem os riscos que geralmente acompanham essa prática. Esse contraste reflete o desejo por experiências emocionantes e únicas, mas em um ambiente controlado e seguro, onde as barreiras culturais e sociais são minimizadas.

Ainda sobre o tema, Barros e Ribeiro (1994, p. 25) afirmam que esses equipamentos turísticos se caracterizam como verdadeiros “templos autocontidos do lazer e do privilégio, *bunkers* que se constroem sobre a fantasia da busca da autenticidade, da sedução hedonista do prazer do consumo fácil, protegido e serviçal”. Como visto, essa tem sido a tônica do turismo de luxo, principalmente no Brasil.

Entre as inúmeras ofertas desse segmento, destacam-se as oportunidades exclusivas que valorizam a experiência: é o caso do Cristalino Lodge, resort que se intitula como

“Santuário Amazônico”, inaugurado em 1992, e que está localizado na Reserva Particular do Patrimônio Natural do Cristalino (RPPN) em Alta Floresta, no Mato Grosso. O resort propõe ao hóspede uma “experiência da floresta” por meio de resgates naturalistas, oferecendo passeios por trilhas e canoagem pelo rio Cristalino, e permitindo a contemplação da fauna e flora com uma torre de observação em meio à copa das árvores. Isso imerso em uma estrutura luxuosa e segura.

Outra vertente explorada pelo mercado hoteleiro ecológico são as regiões balneárias. Grandes grupos se instalam na zona costeira, especialmente em áreas afastadas dos grandes centros urbanos, e constroem verdadeiros complexos de lazer, apropriando-se das praias e transformando-as em mais um produto do empreendimento. Nesse contexto, a orla passa a ser um elemento coadjuvante em todo o cenário produzido pelos típicos eco resorts. Sua valorização está no grau de exclusividade, uma vez que uma praia remota é vista como símbolo de exotismo, redefinindo até mesmo o conceito do paradisíaco.

Um exemplo ilustrativo desse processo é o Vila Galé Eco Resort, pertencente a um dos principais grupos hoteleiros portugueses, localizado no município de Angra dos Reis, na Região da Costa Verde. Situado entre a Mata Atlântica e a praia, o resort destaca-se por suas certificações ambientais e de sustentabilidade, oferecendo aos hóspedes um contato privilegiado com a natureza, por meio das praias privadas.

Todavia, ao considerar as transformações ocorridas na atividade turística, não se pode enxergá-las como uma ruptura, mas como um entrelaçamento das práticas anteriores com as novas demandas. Atribuir às ofertas de mercado atuais o *status* de revolução é, portanto, uma visão excessiva. O que se observa é uma reestruturação, necessária para a manutenção da acumulação capitalista. Como resultado, os discursos que sustentam a fruição do lazer precisaram ser redefinidos, fazendo com que o consumidor se torne um colecionador incessante de experiências.

Dessa forma, pode-se concluir que não há uma marginalização do escapismo, mas uma reorientação na busca pelo anticotidiano, agora fundamentada nos elementos da pós-modernidade. O escape, então, se encontra na estética avessa. O entretenimento, por sua vez, torna-se a própria fuga da rotina, e o distanciamento do cotidiano se realiza com a aproximação do exótico.

Em vista disso, é possível determinar que, do ponto de vista imagético, os produtos decorrentes da construção de temas e cenários são condicionantes para o espetáculo turístico, ao promoverem a valorização de objetos descontextualizados e da natureza mistificada. No entanto, é fundamental destacar que “o espetáculo não é um conjunto de imagens, mas uma relação social entre pessoas, mediada por imagens” (Debord, 2000, p. 14). Assim, o espetáculo turístico apenas reforça o contato efêmero e superficial que caracteriza a sociedade contemporânea, sendo que, por meio das representações, ele tenta maquiagem o falseamento que permeia esses processos.

Em um mundo onde as viagens se multiplicaram, e a redução das distâncias é um facto, parece haver uma certa contradição na multiplicação destes parques temáticos. No passado, visitar a Amazônia, o oeste americano, as Caraíbas dos piratas, a África, ou os desertos, tratava-se de uma experiência reservada aos aventureiros (que podiam dispor de tempo e dinheiro para isso). Hoje quer-se ter o mundo ao pé de casa, saltar da selva para o deserto, deste para os oceanos, de preferência dentro do Centro Comercial onde se fazem as compras (Campêlo, 2000, p. 210).

Mediante essa assertiva, no que tange ao poder das representações no consumo turístico, Carlos (1996, p. 176) sublinha que “o espaço do turismo e do lazer são espaços visuais, presos ao mundo das imagens que impõem a redução e o simulacro”. Apoiando-

se nessas formulações, pode-se citar o safári proposto pelo Portobello Resort & Safari, localizado na Mata Atlântica, na região turística da Costa Verde do Rio de Janeiro. Esse empreendimento representa um exemplo clássico de simulacro de lugar, ao criar a ilusão de um ambiente selvagem e exótico, por meio da simulação de algo que, na verdade, não existe.

Santana (2008, p. 123) aponta que “a experiência no real mostra uma ausência, que é encoberta com imagens reproduzidas, permitindo a suposição de uma presença. Mas simular não é só fingir, quem simula produz todas as condições necessárias para a realização de algo originalmente ausente.” É importante destacar que, embora o espaço cenarizado seja um reflexo de alienação, os consumidores têm plena consciência de que o lugar visitado é uma simulação.

Talvez isso explique o grande potencial de atração desses lugares, pois o olhar do turista está voltado para as aparências e o faz-de-conta do mercado turístico. Esse fenômeno confirma as reflexões feitas até aqui sobre a tendência do turismo sob a ótica da pós-modernidade, onde a valorização do estético e o consumo das experiências se tornam centrais. Essas experiências ganham sentido no turismo quando é possível se deparar com os simulacros, que se erguem como grandes centros de entretenimento.

A indústria do turismo transforma tudo o que toca em artificial, cria um mundo fictício e mistificado de lazer ilusório, onde o espaço se transforma em cenário, “espetáculo” para uma multidão amorfa por meio da criação de uma série de atividades que conduzem a passividade, produzindo apenas a ilusão da evasão e, desse modo, o real é metamorfoseado, transfigurado, para seduzir e fascinar. Aqui o sujeito se entrega às manipulações desfrutando a própria alienação (Carlos, 2007, p. 64).

Vale destacar que o empreendimento não busca ser apenas um espaço de visitação de animais exóticos. Seu objetivo é criar, por meio das representações, um ambiente de safári semelhante ao das savanas africanas, mesmo que isso não faça sentido algum, especialmente considerando que se encontra no verde exuberante da Mata Atlântica. Para alcançar essa simulação, o resort não economizou esforços. São utilizados veículos de tração, abertos para facilitar a captura fotográfica e permitindo que os “aspirantes a caçadores” alimentem os animais. Em outros termos, são as representações que conferem veracidade às imagens produzidas nos cenários de lazer.

Em meio a todas as contradições que o processo de exotização dos lugares fomenta, e à maneira como reforça um olhar colonial e primitivo sobre os espaços, ainda podemos questionar a truculência do ser humano em relação aos animais para criar espetáculos turísticos. Casos como o da orca Lollita, mantida em cativeiro por 52 anos, os tigres dopados em zoológicos na Argentina, os elefantes que carregam turistas há décadas na Tailândia, e os botos posando para fotos nos rios amazônicos evidenciam como a prática tem sido predatória e, por vezes, criminosa.

A espetacularização envolve espaços, imagens forjadas e, sobretudo, exploração animal. No caso do Portobello Resort & Safári, não seria diferente. Desde 2021, o resort tem sido alvo de denúncias de ambientalistas devido à importação de dezoito girafas da África do Sul. Embora estivessem destinadas ao BioParque da cidade do Rio de Janeiro para um período de adaptação, meses se passaram e quatro girafas já morreram. Muito se discutiu e teorizou sobre as narrativas e a produção desses espaços de lazer, mas é necessário evidenciar a crueldade desse modelo que objetifica os animais em prol da atração turística e do entretenimento.

Justamente por serem espaços destinados ao lazer e diversão, os resorts funcionam como “bolhas de entretenimento”, nas quais é possível perceber certo aval para a construção desses simulacros. Embora existam outros lugares turísticos com representações mediadas por simulações, nos empreendimentos como esse, elas acontecem deliberadamente, sendo reproduzidas em atrações, shows, apresentações culturais e práticas ecoturísticas.

Portanto, diante desses signos imagéticos, sensações artificiais são provocadas, como a de uma aventura sem riscos, como Barbosa (2005) denomina de “aventura controlada”, ou a de uma imersão cultural, à margem de qualquer possibilidade de troca com a comunidade local. Assim, o resort torna-se o mundo perfeito que o turismo tenta encenar, levando como bandeira o lúdico na tentativa de “mascarar as contradições e embelezar as asperezas da vida” (Pinto, 1998, p. 24).

Os resorts, com o propósito de equilibrar estas necessidades antagônicas do turista, aproveitam localidades paradisíacas, de singular atrativo natural, para se instalarem em espaços artificiais totalmente desvinculados do entorno. Tentam com isso eliminar riscos percebidos pelo turista consumidor como, por exemplo, a pobreza local e o choque cultural, bem como oferecer-lhes ao mesmo tempo algo “naturalmente” pitoresco e exótico (Barbosa, 2005, p. 108).

A produção do espaço de lazer, como aqui discutida, já se revela como um processo de gênese classista e excludente. Ao se analisar esse espaço fragmentado por enclaves turístico-imobiliários, torna-se evidente como os limites e a desconexão com o universo externo são deliberadamente reforçados. Na tentativa de recriar um mundo paralelo, os resorts incorporam contradições em seu espaço que, embora distantes da realidade da vida cotidiana, são comercializadas como experiências turísticas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No tecido urbano, as áreas turísticas aparecem como verdadeiras zonas de amortecimento para além da região metropolitana, a fim de absorver os cidadãos que buscam a evasão em seu tempo livre. Isso possibilita identificar um novo desenho de abrangência da metrópole, fazendo com que essa se estenda, produzindo em suas margens o que nela falta. Assim, o esgarçamento da malha urbana reforça a dissociação dos tempos e espaços da vida cotidiana, mas, paradoxalmente, reafirma a teoria da captura do lazer pelo mundo do trabalho.

Desse modo, enquanto o turismo for modo de fruição de lazer para revigoramento e retorno ao labor diário – sendo impossível vislumbrar a decadência dessa lógica –, todas as formas e desdobramentos que o mercado turístico propuser ou assumir serão, na verdade, mecanismos para encobrir as amarras que normatizam e programam a prática. Assim sendo, artifícios são criados com o intuito de mascarar essa apreensão do cotidiano, fazendo valer o conteúdo terapêutico que envolve a atividade turística. Logo, quanto mais se caminha para esses “disfarces”, mais se aproxima de espaços artificializados.

Ainda no contexto dos recursos explorados pelo mercado turístico, ressalta-se a crescente valorização do consumo de experiências. Esse tipo de consumo atribui um valor moral e de enriquecimento pessoal ao proporcionar trocas e vivências únicas. Tal característica desperta um forte apelo entre consumidores não apenas interessados em autenticidade, mas também atraídos pelo prestígio associado a esse universo. Essa busca distingue-se por se configurar como uma experiência de viagem fora dos padrões convencionais, distanciando-se dos roteiros massificados e amplamente democratizados nos dias atuais.

Por esse motivo, acredita-se que há uma simplificação na literatura ao atribuir à valorização das experiências o *status* de uma revolução nos modelos da prática turística. O que se identifica, na realidade, é que o consumo de experiências se apresenta como uma atividade alienante, que pouco rompe com as estruturas tradicionais do turismo moderno.

Cabe ressaltar, contudo, que o objetivo não é desmistificar o potencial formativo de uma viagem, já que é plenamente possível realizar deslocamentos que promovam uma imersão cultural autêntica. No entanto, ao considerar o estudo de caso e analisar a natureza das experiências propagandeadas por empreendimentos hoteleiros, como os resorts, fica evidente que essas práticas estão majoritariamente orientadas pela lógica da reestruturação do capital, reproduzindo dinâmicas já estabelecidas e se adaptando para atender as novas demandas do capital. Portanto, ao direcionar a análise para o turismo condicionado ao modelo pós-moderno, constatou-se que esse representa um novo nicho de mercado que se abre para o público que valoriza o estético, a imagem e o efêmero.

As viagens típicas do turismo moderno, por sua vez, ainda que minimamente, propõem-se a apresentar o destino turístico, promovendo a cultura e a história local, de forma a gerar uma sensação de aprendizado e conhecimento ao turista. Contudo, é importante destacar que essa abordagem frequentemente se baseia em uma visão fragmentada e reduzida, sob um olhar passivo do visitante, que coleciona pontos turísticos em sua agenda de férias sem uma interação mais aprofundada com o local.

Ainda assim, esse tipo de relação com a viagem, entendida como um tempo de lazer e “aprendizado”, continua sendo uma prática comum e reconhecida no imaginário do turista contemporâneo.

Atualmente, observa-se uma tendência nas práticas turísticas que prioriza viagens concebidas como verdadeiros retiros, em que o objetivo do turista é a ausência de atividades. Isso ocorre pelo receio de que a escolha por pacotes massificados possa comprometer o momento de descanso almejado. Assim, essas viagens se configuram como simulacros do ócio, em que se presume uma recuperação do corpo e da mente em um tempo ocioso que, na verdade, é tão programado quanto as práticas características do turismo moderno. Nessa lógica, novos discursos são propagados no mercado turístico, legitimando espaços como resorts, grandes complexos de lazer, pautados em uma política de enclausuramento que supre todas as necessidades do consumidor sem que ele precise sair de suas dependências.

Pensar na clausura como forma de lazer pode parecer, à primeira vista, contraditório. No entanto, indivíduos profundamente imersos nos ritmos intensos do mundo do trabalho encontram dificuldades em consumir o tempo liberado de forma autônoma. É nesse contexto que o entretenimento, convertido em atividades recreativas, se torna uma oferta central durante a estada.

Dois apontamentos importantes emergem dessa análise. Primeiro, realizar uma viagem exclusivamente com o intuito de relaxamento em empreendimentos hoteleiros voltados para a recuperação evidencia o caráter classista dessa prática. Trata-se de um privilégio reservado àqueles que podem se isolar em grandes estruturas de lazer e desfrutar de uma ociosidade, dado o alto custo associado a esses espaços. Em segundo lugar, observa-se um movimento de marginalização da ideia de escapismo, base fundamental do turismo moderno. Embora o conceito de fuga para balneários ou refúgios naturais continue presente, ele é gradativamente sobreposto por uma lógica que valoriza experiências interativas e destinos temáticos ou exóticos. Isso revela uma tendência de não apenas sair do ambiente cosmopolita mas também de buscar um contraste estético em relação à vida cotidiana.

No campo turístico, essas dinâmicas representam apenas uma parcela de um sistema extremamente complexo. Em relação à Geografia, dada a centralidade do espaço nas atividades turísticas, fica evidente a necessidade de trilhar novos caminhos investigativos. As problemáticas discutidas, como o classismo, a espetacularização do lazer e a reconfiguração dos desejos turísticos, abrem um vasto leque de possibilidades para análises críticas e aprofundadas.

Referências

- ACERENZA, Miguel Angel. **Administración del turismo: conceptualización y Organización.** v. 1 e 2. México: Trillas, 1991.
- AQUINO, Cássio Adriano Braz; MARTINS, José Clerton de Oliveira. Ócio, lazer e tempo livre na sociedade do consumo e do trabalho. **Rev. Mal-Estar Subj.** [on-line]. 2007, v. 7, n. 2, p. 479-500.
- ANTUNES, Ricardo. **Adeus ao trabalho?** São Paulo: Cortez, 1995.
- ARRAIS, Tadeu A. A produção do lazer para a metrópole e os condomínios de chácaras. **Mercator**, Fortaleza, v. 14, n. 4, n. Especial, dez. 2015, p. 123-136.
- AUGÉ, Marc. **Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade.** Campinas SP: Papyrus, 1994.
- BARBOSA, Marcos Aguiar. Resort: o lazer no contexto de negócio. **Licere**, Belo Horizonte, v. 8, n. 2, 2005.
- BAUDRILLARD, Jean. **A sociedade de consumo.** Rio de Janeiro: ELFOS, 1995.
- BAUDRILLARD, Jean. **Simulacros e Simulações.** Lisboa: Relógio D'Água, 1992.
- BAUMAN, Zygmunt. **O mal-estar da pós-modernidade.** Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1998.
- BAUMAN, Zygmunt. **Modernidade líquida.** Rio de Janeiro: Zahar, 2001.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O lugar no/do mundo.** São Paulo: FFLCH, 2007. 85p.
- DAMIANI, Amélia Luisa. Turismo e Lazer em espaços urbanos. *In:* RODRIGUES, Adyr Balastrieri (Org.). **Turismo, modernidade, globalização.** São Paulo: Hucitec, 1997.
- DAMIANI, Amélia Luisa; CARLOS, Ana Fani; SEABRA, Odette Carvalho (Orgs.). **O espaço no fim do século – a nova raridade.** São Paulo: Contexto, 2001.
- DE MASI; Domenico. **O futuro do trabalho: fadiga e ócio na sociedade pós-industrial.** 4. Ed. Rio de Janeiro: Jose Olympio, 2000.
- DEBORD, Guy. **A sociedade do espetáculo.** Rio de Janeiro: Contraponto, 2000.
- DUMAZEDIER, Joffre. **Lazer e cultura popular.** 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2001.
- HARVEY, David. **Condição Pós-Moderna.** 17. ed. São Paulo: Edições Loyola. 2008.
- LEFEBVRE, Henri. **A vida cotidiana no mundo moderno.** São Paulo: Ática, 1991.

MARCELLINO, Nelson Carvalho. **Estudos do lazer:** uma introdução. 2. ed., ampl. Campinas, SP: Autores Associados, 2000.

MONLEVADE, Ana Paula Bistaffa de. Por uma Sociologia do Turismo: Estudo Introdutório. *In:* SEMINÁRIO DE PESQUISA EM TURISMO DO MERCOSUL, 6., 2010, Caxias do Sul. **Anais...** Caxias do Sul: UCS, 2010.

OURIQUES, Helton Ricardo. **A Produção do Turismo:** fetichismo e dependência. 2. ed. Campinas: Alínea, 2016.

PADILHA, V. **Tempo Livre e capitalismo:** um par imperfeito. Campinas-SP: Alínea, 2000.

PAIXÃO, Dario Luiz Dias. Turismo Hedonista: um segmento pós-moderno de viagens aliadas ao prazer. *In:* SEMINÁRIO ANPTUR, 5. 2008, Belo Horizonte. **Anais...** Belo Horizonte: ANPTUR, 2008.

RIBEIRO, Gustavo Lins; BARROS, Flávia Lessa de. **A corrida por paisagens autênticas:** turismo, meio ambiente e subjetividade na contemporaneidade. Brasília: UNB/ICS, 1994.

RUAS, Júlio. Lazer vs. Ócio: a experiência moderna do tempo livre. **Revista Três Pontos**, v. 9, n. 1, p. 5-14, 2012.

URRY, John. **O olhar do turista:** lazer e viagens nas sociedades contemporâneas. 3. ed. São Paulo: Studio Nobel, 2001. Coleção Megalópolis.

Capítulo 9

Da lama ao caos: Ternium CSA em Santa Cruz, Rio de Janeiro

André Luiz do Nascimento Germano

INTRODUÇÃO

No início do século XXI, em meio a um contexto político-econômico-social que apresentava características do novo desenvolvimentismo brasileiro, sob a orientação e implementação dos governos do Partido dos Trabalhadores, conforme discutido por Mercadante (2010), e marcado por singularidades e peculiaridades históricas, o Estado brasileiro, em colaboração com empresas nacionais e internacionais, expandiu um polo industrial e um complexo portuário dedicados à exportação de *commodities* minerais e produtos siderúrgicos no eixo Santa Cruz – Itaguaí. Esse complexo portuário-industrial está localizado no que chamaremos de Extremo Oeste Metropolitano Fluminense, conforme discutido em trabalhos anteriores, a partir das contribuições de Oliveira (2015).

Em 2005, especificamente, iniciou-se a implantação da Companhia Siderúrgica do Atlântico (CSA) que foi um marco fundamental e um dos investimentos mais significativos nessa fase da história do distrito industrial localizado em Santa Cruz, como documentado pelo Instituto Políticas Alternativas para o Cone Sul (PACS) (2012). Inicialmente, a CSA pertencia à empresa alemã ThyssenKrupp; no entanto, em 2017, a Ternium adquiriu a siderúrgica por 1,5 bilhão de Euros. A operação da Ternium CSA se concentra principalmente no Distrito Industrial de Santa Cruz, onde ocorre a transformação de minério de ferro em aço bruto e, posteriormente, em placas de aço. Esse é um produto semiacabado, de baixo valor agregado, associado a uma considerável emissão de poluentes durante o processo de fabricação.

Nos anos de 1970, o Distrito Industrial de Santa Cruz viu sua inauguração como um desdobramento dos esforços nacionais centrados na indústria e no desenvolvimentismo. O processo de criação desse distrito foi liderado pela Companhia Progresso Industrial da Guanabara (COPEG), sob o guarda-chuva do Departamento de Zonas Industriais (DEZIM), em 1967. Nessa época, o governo do Estado da Guanabara decidiu estabelecer um distrito industrial no bairro e começou o planejamento com estudos de viabilidade, abrangendo toda a Zona Oeste. Esses estudos foram fundamentais para a concepção e a instalação do distrito industrial e serviram de modelo para o surgimento de outros semelhantes na região, conforme discutido por Damas (2008).

Paralelamente, como resposta às crescentes atividades industriais, foi construído o Porto de Sepetiba (Perdigão, 2015), um investimento significativo em infraestrutura, projetado para facilitar as dinâmicas de expansão do capital e da globalização que estavam se consolidando na mesma conjuntura. Essas transformações não se limitaram ao município do Rio de Janeiro, visto que, por meio das redes logísticas e da atividade industrial, emergiu uma extensa região que se estendia de Mangaratiba-RJ a municípios da Baixada Fluminense, representando o embrião do que Oliveira (2015) identificou como o Extremo Oeste Metropolitano Fluminense.

Aliás, o objetivo central da pesquisa de mestrado, amplamente discutido na dissertação, era compreender a atuação da Ternium CSA e suas implicações em Santa Cruz. Tal exercício geográfico, em especial sob a perspectiva da geografia econômica e da indústria e suas conexões com a economia e a ecologia políticas, foi metodologicamente estruturado com

base na interpretação desse novo desenvolvimentismo brasileiro, apontado por Mercadante (2010) como uma proposição de nova esperança na construção do desenvolvimento no espaço estudado.

Esse objetivo central se desdobrou nos seguintes objetivos específicos: analisar a consolidação de Santa Cruz em meio técnico e seu processo preambular de industrialização; desvendar o processo de chegada da siderúrgica em Santa Cruz e a consolidação do Extremo Oeste Metropolitano Fluminense; compreender os impactos sociais e ambientais causados pela Ternium CSA, analisando contradições e limites nas políticas do novo desenvolvimentismo.

Investigar esse novo desenvolvimentismo e sua materialidade em Santa Cruz se mostrou urgente – para isso, utilizaram-se pistas metodológicas com base nos escritos de Mercadante (2010) –, cientes, entretanto, de que nenhum autor-obra seria capaz de dar conta do momento político-econômico brasileiro analisado, nem de captar todas as complexidades do novo desenvolvimentismo. O debate careceu de interpretações mais profundas, uma vez que se tratou de um período histórico recente, repleto de nuances. Porém, a tese do autor, defendida em seu último ano de mandato como líder do governo no Senado Federal, ofereceu condições para uma análise estruturada e caminhos claros do que seria esse modelo de desenvolvimento.

Sabendo, aliás, da complexidade da sociedade contemporânea e do objeto examinado, o eixo conceitual do trabalho contou com interpretações sobre as facetas do fenômeno técnico em sua totalidade, tratados por Santos (2014, 2017) e Santos e Silveira (2014). Essas interpretações do fenômeno técnico e sua espacialidade se mostraram indispensáveis para a operacionalização e aprofundamento nas análises geográficas presentes na pesquisa.

Por meio da interpretação de indicadores, da reflexão sobre a questão ambiental, do entendimento das medidas compensatórias da empresa, do exame das violações às normas ambientais brasileiras e da leitura crítica do discurso do desenvolvimento sustentável, esse último a partir das contribuições de Oliveira (2019, 2020) e Porto-Gonçalves (1992), foi possível pensar a mudança da vida local e os reais “ganhos” do bairro e da região com a atuação territorial dessa empresa global.

Dessa forma, o trabalho contribuiu para a compreensão das contradições que emergiram, mesmo ainda no processo de instalação da CSA no bairro, e a atuação dos movimentos sociais contrários ao grande empreendimento. Também para averiguar se os pilares do novo desenvolvimentismo brasileiro, apontados por Mercadante (2010) como democracia, sociedade do conhecimento e desenvolvimento sustentável, estiveram presentes ou foram priorizados de fato nesse processo.

Este texto foi organizado de forma a compilar os resultados e as reflexões principais originadas na dissertação de mestrado. No entanto, antes de prosseguirmos, é importante visualizar as figuras que mostram a localização da Baía de Sepetiba (1), com destaque para a proximidade do eixo Santa Cruz – Itaguaí (2), de Santa Cruz e do megaempreendimento siderúrgico-portuário e seus vizinhos imediatos (3).



Figura 4: Baía de Sepetiba, com destaque para o eixo Santa Cruz – Itaguaí
Fonte: Adaptado de Perdigão, 2015.

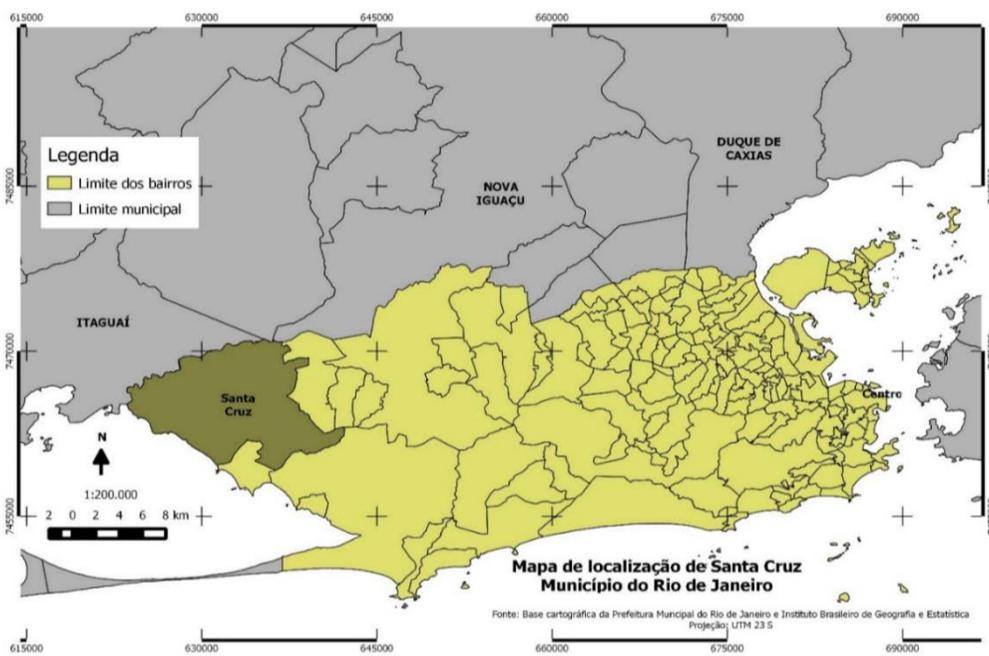


Figura 5: Mapa de localização de Santa Cruz no município do Rio de Janeiro.

Fonte: Base cartográfica da Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro e IBGE; elaborado pelo Autor, 2016.

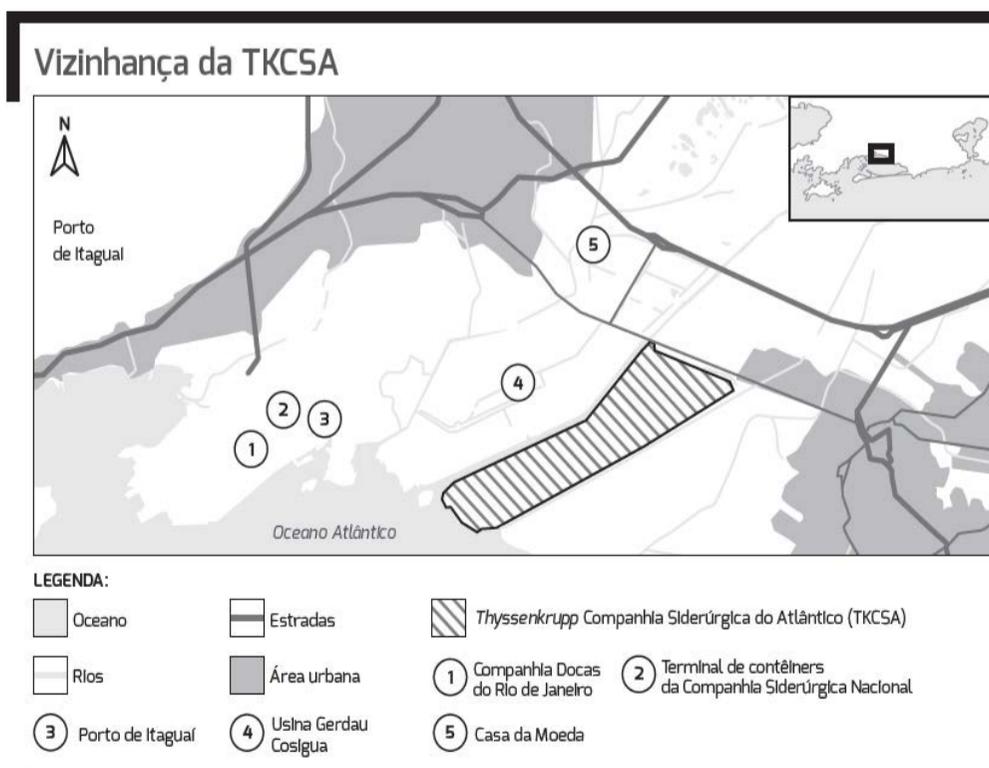


Figura 6: Vizinhança da TKCSA em Santa Cruz.

Fonte: PACS; Justiça Global, 2017.

O INÍCIO DAS OPERAÇÕES DA CSA

O megaempreendimento, compreendendo áreas industriais, siderúrgicas e portuárias, foi financiado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que concedeu um aporte direto de R\$ 1,48 bilhão, juntamente com isenções fiscais (PACS, 2012). Conforme o cenário político-econômico da época, gradualmente, afastava-se do neoliberalismo dos anos 1990, o Estado, pelo menos retoricamente, assumiu a responsabilidade de financiar diretamente por meio do BNDES. Esse protagonismo estatal incluiu a concessão de isenções fiscais e o fornecimento de infraestrutura essencial para o empreendimento, incluindo energia elétrica subsidiada, abertura de estradas e construção de portos, em apoio aos interesses empresariais e aos fluxos globais.

Nesse contexto, o BNDES assumiu o papel de principal fonte de financiamento em longo prazo no Brasil. No caso da Ternium-CSA, Iara Moura e Isabelle Rodrigues (2018)⁶⁸ ressaltam que a combinação do financiamento do BNDES com as isenções fiscais totalizou aproximadamente R\$ 5 bilhões de recursos públicos investidos na Companhia Siderúrgica do Atlântico, provenientes de todas as esferas do Estado brasileiro.

Em 2010, a siderurgia foi oficialmente inaugurada em uma cerimônia que reuniu diversas personalidades, incluindo o CEO da ThyssenKrupp, o presidente da República, o governador e o prefeito do Rio de Janeiro, o presidente da Vale, além de outros membros dos poderes executivo e legislativo em âmbitos nacional, estadual e municipal. As palavras proferidas pelas autoridades, de forma indireta, sugeriram a ideia de que as fronteiras nacionais não impedem o livre fluxo de capital em grande escala e que Estados e empresas atuam de forma coordenada e determinada na busca por oportunidades de investimento, inserindo-se no contexto da “guerra dos lugares” (Santos, 2014).

O conglomerado industrial-portuário em Santa Cruz abrange uma usina siderúrgica integrada, uma usina termoeletrica e um porto com dois terminais (PACS, 2012). Esses elementos, somados à infraestrutura logística e industrial já existente na região, constituem um conjunto de objetos concebidos com propósitos mercadológicos, guiados por conhecimento científico e operados em busca de lucro global (Santos, 2014). A instalação de equipamentos nas calhas dos rios pela CSA, por exemplo, visava facilitar a navegação de grandes embarcações, porém, isso impactou negativamente os pescadores artesanais na Baía de Sepetiba, gerando um conflito entre sistemas técnicos distintos (Santos, 2014) e diferentes interações com o ambiente fluvial e a baía⁶⁹.

A presença de portos e redes ferroviárias gera um choque entre diferentes lógicas econômicas e sistemas técnicos, com a atividade siderúrgica impondo restrições à pesca artesanal, que era uma característica tradicional na região da Baía de Sepetiba (PACS, 2012). Ações racionais, promovidas por atores globais hegemônicos, orientadas por uma racionalidade técnica, resultam em uma rotina mecanizada e suprimem as diversas formas de espontaneidade local (Santos, 2014).

Os interesses de firmas que atuam globalmente, aliás, muitas vezes ficam camuflados por propagandas que destacam uma cínica preocupação com o bem-estar das populações diretamente impactadas por suas atividades. Na cerimônia de inauguração da empresa, em Santa Cruz, essa percepção ficou evidente: as atividades da siderúrgica foram legitimadas por discursos dos empresários e dos representantes do Estado brasileiro que destacavam um futuro de desenvolvimento econômico, social, sustentável, renda, emprego, entre outras

68 MOURA, Iara; RODRIGUES, Isabelle. A realidade por trás da Ternium. *Le Monde Diplomatique Brasil*, 2018. Disponível em: <https://diplomatique.org.br/a-realidade-por-tras-da-ternium-brasil/>. Acesso em: 24 out. 2020.

69 Conflitos, é importante destacar que, guardadas as devidas proporções, já vinham ocorrendo nas décadas anteriores, após a criação do distrito industrial e do porto.

benesses sociais que trariam um oásis a um lugar sem vida, desprovido da funcionalidade prática do mundo organizado a partir da tecnociência.

Era evidente que a siderúrgica possuía um enorme potencial de produção e estava localizada em uma região estratégica de um país que, na época de sua implantação, estava adotando um novo paradigma de desenvolvimento. Esse paradigma, conforme destacado por Mercadante (2010), incluía uma ruptura em relação à agenda neoliberal e envolvia investimentos significativos em áreas sociais, fortalecimento do estado democrático, inserção internacional soberana, descoberta das reservas do pré-sal, foco em educação, ciência e liderança no desenvolvimento sustentável. No entanto, esse modelo de desenvolvimento, embora preocupado com questões sociais, carregava consigo contradições e paradigmas do capitalismo.

Com base nas ideias de Milton Santos (2014), compreendemos que os objetos instalados pela CSA em Santa Cruz constituem um conjunto estratégico de cunho comercial. A empresa opera respaldada em informações cientificamente embasadas, buscando maximizar a mais-valia global. O autor explora a motivação subjacente à criação desses objetos, guiada por lógicas comerciais, exemplificadas pelas hidrelétricas, frequentemente apresentadas como impulsionadoras do progresso econômico e da integração global.

No entanto, tais empreendimentos podem, na prática, agravar conflitos, gerando tensões com a natureza e comunidades tradicionais, enquanto estabelecem desigualdades na ocupação do espaço. A instalação de equipamentos nas calhas dos rios pela CSA, visando facilitar a navegação de grandes embarcações, prejudica os pescadores artesanais da Baía de Sepetiba, limitando suas atividades. Isso evidencia um conflito entre sistemas técnicos e abordagens distintas em relação aos rios e à baía, resultando na criação de zonas de exclusão de pesca, conforme o relatório do PACS (2012) aponta.

Um exemplo notável dessa tensão envolve o extenso terminal portuário, que se estende 4 km mar adentro, impedindo a passagem dos mastros dos barcos dos pescadores sob a ponte. Isso obriga os pescadores a contornarem a estrutura para se deslocarem de um ponto a outro, afetando sua mobilidade tradicional. Em uma audiência na Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (Alerj) em 2011⁷⁰, os pescadores responsabilizaram a CSA pela escassez de peixes na Baía de Sepetiba, revelando um profundo conflito entre duas lógicas econômicas completamente distintas. Jaci Nascimento, um pescador que, após o início das obras, teve que trabalhar como ajudante de pedreiro para sustentar sua família, destacou que, antes da construção da ponte em 2006, costumava pescar cerca de 75 kg de peixe por dia, mas, em 2011, já não conseguia pescar mais nada, devido à proibição de circulação imposta pela CSA.

Os portos e as redes ferroviárias, como sistemas altamente racionais e sistêmicos na região da baía, intensificam o conflito com as atividades pesqueiras tradicionais locais. Conforme Santos (2014) argumenta, esses sistemas técnicos contemporâneos tendem a predominar sobre os sistemas anteriores, impondo uma racionalidade instrumental mais acentuada na ocupação do território, fortemente apoiada na ciência, tecnologia e informação. Isso gera uma tensão inerente aos objetos do conjunto, refletindo a tensão mais ampla na sociedade entre as ações hegemônicas e não hegemônicas.

Essas ações racionais, impulsionadas por atores hegemônicos globais e baseadas em racionalidade instrumental, reprimem a espontaneidade tanto na vida cotidiana coletiva quanto na individual. Influenciados por conhecimento científico e técnico, esses atores coordenam ações no espaço e no tempo, determinando “o momento e o lugar de

70 O Globo. **Em audiência na Alerj, pescadores culpam siderúrgica CSA pela falta de peixes na Baía de Sepetiba**. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/em-audiencia-na-alerj-pescadores-culpam-siderurgica-csa-pela-falta-de-peixes-na-baia-de-sepetiba-2875859>. Acesso em: 5 fev. 2020.

cada gesto e sugerindo as séries temporais e os arranjos territoriais mais favoráveis a um rendimento máximo da tarefa projetada” (Santos, 2014, p. 233). A compreensão global do planeta proporciona a esses atores identificar locais propícios para suas atividades, como a instalação de uma siderúrgica altamente produtiva na baía na periferia do Rio de Janeiro, uma região estratégica para um país que, na época, adotava um modelo de desenvolvimento que considerava questões sociais, embora carregasse consigo contradições e paradigmas do capitalismo contemporâneo.

NOVO DESENVOLVIMENTISMO A CONTRAPELO: A EXPERIÊNCIA DA TERNIUM

Mercadante (2010) destacou em sua tese a importância da democracia, da sociedade do conhecimento e do desenvolvimento sustentável como três pilares cruciais – ainda não plenamente alcançados à época de sua pesquisa – para a consolidação do que ele denominou “novo desenvolvimentismo brasileiro”. Para analisar a atuação da Ternium nesse contexto, em Santa Cruz, utilizaram-se metodologicamente esses três pilares como fundamentos para compreender a dinâmica da experiência desse novo paradigma de desenvolvimento na borda metropolitana do Rio de Janeiro. A partir dessa abordagem, fundada nos mencionados pilares, possibilitou-se avaliar as transformações ocorridas na vida local e as implicações para a região do bairro, resultantes da presença territorial da Companhia Siderúrgica do Atlântico.

A chegada da CSA a Santa Cruz, como símbolo de um período caracterizado pelo aumento dos investimentos do Estado e das grandes empresas no território nacional, com obras monumentais, revelou que o aprimoramento das instituições democráticas, enfatizado por Mercadante (2010) como fundamental para o novo desenvolvimentismo, não se concretizou no projeto implementado na borda metropolitana fluminense. Os responsáveis pelo empreendimento avançaram com o projeto, impulsionados por interesses lucrativos, em detrimento dos movimentos sociais locais, pescadores e grupos que se opunham ao megaempreendimento.

Segundo o relatório do PACS com a Justiça Global (2017), antes de iniciar o processo de licenciamento ambiental, a Vale S.A. e a TKCSA investiram em consultorias, estudos e estratégias de comunicação para enfrentar obstáculos oficiais e lidar com as comunidades locais afetadas pelo megaprojeto. Eles se aproximaram de associações, líderes e grupos políticos, analisando os potenciais envolvidos, visando desenvolver estratégias de atuação com esses atores impactados. Após esses contatos intermediados por contratados da Vale S.A. e TKCSA, o relatório apontou um aumento na formação de grupos com diversas posições sobre o projeto siderúrgico. Esse mapeamento de atores locais era uma precaução das empresas para evitar obstáculos ao projeto (PACS, 2012). A formação desses grupos envolvidos no diálogo ou resistência à presença do megaprojeto privado, no entanto, não foi isenta de problemas.

Durante o processo de licenciamento ambiental, especialmente na fase de instalação, muitos atores locais considerados legítimos para mediar as medidas compensatórias foram identificados a partir dos estudos elaborados pela própria empresa. A TKCSA, com base em seu conhecimento da região, teve a liberdade de escolher os personagens e grupos locais com os quais estabeleceria canais de diálogo mais eficazes, evitando aqueles que representavam maiores obstáculos à viabilização do empreendimento (PACS; Justiça Global, 2017, p. 74-75).

PACS e Justiça Global (2017) destacam três episódios significativos de interação entre a TKCSA e os movimentos de resistência: intimidação, cooptação e criminalização. Durante a instalação da CSA, houve tentativas de intimidar e criminalizar os movimentos sociais que se opunham ao megaprojeto. Inclusive, houve esforços para intimidar, por meio de processo criminal, pesquisadores e professores que haviam produzido estudos técnicos que apontavam consequências diferentes das identificadas e aprovadas no processo de licenciamento ambiental da siderurgia.

A TKCSA processou pesquisadores da Fiocruz⁷¹, recebendo cobertura da grande imprensa, por terem mencionado impactos socioambientais e de saúde em Santa Cruz, resultantes da instalação e operação da empresa. O relatório indicou que o pó liberado no ar pela siderúrgica, que estava operando desde o segundo semestre de 2010, continha substâncias extremamente tóxicas, como silício, enxofre, manganês, entre outras. Embora a TKCSA tenha desistido das ações judiciais após uma forte pressão pública, seu comportamento inicial revelou sua intenção de enfraquecer seus opositores.

O relatório do PACS com a Justiça Global (2017) destacou práticas agressivas que afetaram diretamente a organização e a participação popular nas arenas públicas após o licenciamento ambiental. Um exemplo notável foi o comportamento da TKCSA durante as audiências públicas, em que funcionários da empresa hostilizaram e assediaram aqueles que se opunham ao empreendimento, inclusive quando apresentavam denúncias sobre violações de direitos pela TKCSA. O relatório (2017) menciona casos de audiências públicas em que ocorreram até confrontos físicos entre os presentes, minando a livre expressão e o debate democrático. Essas táticas agressivas também foram observadas em audiências fora do procedimento de licenciamento, como na Alerj.

Segundo o relatório (PACS; Justiça Global, 2017), essa prática da empresa não é uma condição necessária para a cooptação de grupos afetados, nem se pode atribuir totalmente a ela a baixa articulação local. No entanto, não podemos ignorar a influência notável das ações da CSA na manutenção desse cenário e na consolidação de seu poder para impor suas atividades no território conforme seus interesses.

No bairro, com uma população significativa, envolvida em várias atividades, como pesca, agricultura e serviços urbanos, os modos de vida e interesses locais foram impactados pelo empresariado nacional e internacional. Isso limitou os processos democráticos genuínos, substituídos por decisões tomadas por grupos empresariais e representantes do Estado em diversos níveis, contradizendo o que Mercadante (2010) considerava essencial para o novo desenvolvimentismo brasileiro. Essa dinâmica ocorreu em um contexto de Estado fragilizado e praticamente privatizado, incapaz de promover políticas públicas eficazes, o que o tornou vulnerável às forças do mercado, representadas nesse caso por uma siderúrgica com alcance global.

No contexto das questões ambientais e do desenvolvimento sustentável, há uma crise ambiental sem precedentes, com grupos políticos e empresas buscando lucros por meio do *marketing verde* (Oliveira, 2019; Porto-Gonçalves, 1992). Empresas altamente poluentes adotam práticas de preservação florestal, apoiam entidades ambientalistas e promovem a educação ambiental, alegando serem sustentáveis. No entanto, projetos de desenvolvimento que se apresentam como “novos” após as discussões ambientais do século XX devem ser encarados com ceticismo, pois, muitas vezes, são estratégias para melhorar a imagem das empresas no mercado. O mesmo padrão se repetiu no contexto do novo desenvolvimentismo brasileiro e na atuação da Ternium. O projeto de desenvolvimento no Brasil, no início do século XXI, alegou considerar questões ambientais, entretanto, na prática, resultou em

71 TKCSA processa pesquisadores da Fiocruz e é destaque na imprensa, 2011. Disponível em: <http://www.ensp.fiocruz.br/portal-ensp/informe/site/materia/detalhe/27990>. Acesso em: 19 mar. 2020.

problemas socioambientais. Apesar das irregularidades no licenciamento (Guimarães, 2011), denúncias de violações, poluição do ar e da água e conflitos com a comunidade local (PACS, 2012), a empresa manteve sua narrativa de sustentabilidade.

A presença da CSA em Santa Cruz foi marcada por conflitos desde o início, refletindo diferentes modelos de vida e formas de apropriação do território, envolvendo grupos técnicos distintos (Santos, 2014). Isso questiona a real aplicação do desenvolvimento sustentável e a ligação efetiva com a comunidade. De acordo com PACS e Justiça Global (2017), de um lado, a Companhia Siderúrgica do Atlântico operou por seis anos em uma zona residencial sem as devidas licenças, aproveitando o apoio e as vantagens do Estado brasileiro. Do outro lado, estavam os moradores da avenida João XXIII, em Santa Cruz, e os pescadores artesanais da Baía de Sepetiba.

Segundo Iara Moura e Isabelle Rodrigues (2018), em 2018, a Defensoria Pública do Estado do Rio de Janeiro tinha 308 ações contra a siderúrgica, a maioria delas relacionada a danos morais e materiais causados pela emissão de material particulado, alagamentos de casas devido à cheia do Canal do São Fernando e impacto da linha férrea de transporte de minério de ferro na estrutura das residências.

Em 2010, a TKCSA obteve autorização do Instituto Estadual do Ambiente (Inea) para procedimentos pré-operacionais em um de seus altos-fornos e, logo no início das operações, ocorreu o primeiro incidente da conhecida “chuva de prata”. Nesse ponto, vários problemas já estavam surgindo, incluindo alterações na qualidade do ar, restrições de mobilidade e impedimento de atividades tradicionais como a pesca, conforme indicado pelo PACS (2012). A ocorrência inesperada da “chuva de prata”, não prevista nos relatórios da empresa, evidencia falhas graves no processo de licenciamento (Guimarães, 2011).

A “chuva de prata” resultou de uma emissão descontrolada de partículas durante a produção de aço, como observado por Moura e Rodrigues (2018). Essas partículas se espalharam pelo ar e invadiram as residências locais. Apesar dos problemas causados pela primeira ocorrência, o então governador Sérgio Cabral autorizou a operação do segundo alto-forno, alegando que o problema tinha sido resolvido. Contudo, as chuvas de prata continuaram demonstrando a inadequação da concessão de uma Licença de Operação para a TKCSA naquele momento, apesar do apoio político do Governador e de seus aliados. Isso levou a negociações para um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) entre o governo estadual e a empresa. Assim, em março de 2012, foi assinada a primeira versão do acordo, que passou por várias revisões e adaptações até 2016.

Apesar dos problemas no processo de licenciamento, o Inea, por meio da Comissão Estadual de Controle Ambiental (CECA), concedeu a Licença de Operação para o complexo siderúrgico. PACS e Justiça Global (2017) destacam que algumas obrigações do TAC foram incorporadas nas condições da licença emitida, como a análise de risco ecológico, a regularização da captação de água e o tratamento de efluentes, enquanto outras relacionadas à saúde não foram incluídas.

Com base em dados da Secretaria de Estado do Ambiente, Moura e Rodrigues (2018) identificaram que a Companhia Siderúrgica do Atlântico aumentou as emissões de CO₂ na cidade do Rio de Janeiro em 76%. De acordo com um monitoramento realizado em 2017 por parcerias da Fiocruz, a concentração de poluição causada pela siderúrgica excedia as médias recomendadas pela Organização Mundial da Saúde (OMS) para a qualidade do ar. Isso resultou em agravamento de doenças de pele, respiratórias e oftalmológicas após a chegada do megaempreendimento. A Secretaria Municipal de Saúde, no entanto, não conseguiu estabelecer uma ligação direta entre a chegada da empresa e o aumento das enfermidades na população.

Em agosto de 2010, devido à emissão do “pó de prata”, o Inea multou a Companhia Siderúrgica do Atlântico em R\$ 1,8 milhão. Em janeiro de 2011, a empresa recebeu outra multa, dessa vez no valor de R\$ 2,8 milhões, também relacionada ao pó de prata⁷². Além das multas, a TKCSA foi obrigada a pagar uma compensação indenizatória de R\$ 14 milhões para financiar obras de prevenção à poluição. Em novembro de 2012, a empresa foi multada novamente em R\$ 10,5 milhões, após o pó prateado emitido pela fábrica atingir casas em Santa Cruz. Apesar das multas, das medidas compensatórias coletivas, das ações judiciais e dos acordos de ajustamento de conduta, a operação da siderúrgica nunca foi interrompida devido a violações da legislação. Destaca-se que, entre 2012 e 2016, a empresa operou sem uma licença ambiental válida, dependendo apenas de termos aditivos nos acordos de ajustamento de conduta para continuar suas atividades durante a implementação de medidas de controle, mitigação e compensação. Isso incluiu a construção do Colégio Erich Walter Heine (PACS; Justiça Global, 2017, p. 68).

Conforme Oliveira (2020), mesmo com a disseminação de práticas que se autodenominam sustentáveis na produção, áreas como a borda metropolitana do Rio de Janeiro continuaram a sofrer com a ampla contaminação ambiental e perturbações nos modos de vida locais. Tanto a poluição gerada pela agora Ternium CSA quanto os efeitos na costa de um complexo portuário de grande porte transformaram a Baía de Sepetiba e a Baixada em áreas de alta poluição, consideradas zonas de sacrifício e focos de injustiças ambientais. Esses desdobramentos, que incluem impactos, denúncias, conflitos e disputas, derivam do conflito entre diferentes abordagens técnicas e escalas geográficas, como visto no caso da pesca, em que as primeiras etapas da dragagem já indicavam prejuízos para os pescadores locais (PACS, 2012).

A tensão entre ações hegemônicas e não hegemônicas, conforme descrita por Santos (2014), é evidente na Baía de Sepetiba, uma vez que os projetos para a região não foram concebidos pelos moradores locais (Chagas, 2020), que têm utilizado o território por gerações, mas por empresários e políticos em âmbitos nacional e global.

Mercadante (2010) destaca a importância da sociedade do conhecimento⁷³, ressaltando a necessidade de investimentos em educação, ciência e tecnologia para o desenvolvimento do país e sua competição global. No entanto, em Santa Cruz, apesar dos investimentos em infraestrutura para atender grandes empresas no contexto do novo desenvolvimentismo, a realidade era contraditória, com altas taxas de analfabetismo e evasão escolar⁷⁴, revelando um sistema educacional precário que não correspondia às aspirações de uma sociedade do conhecimento (Germano, 2020).

Pinto (2016) destaca que, em 2014, a planta siderúrgica da antiga TKCSA produziu 4,1 milhões de toneladas de placas de aço, das quais 90% foram exportadas pelo porto privado da empresa no segundo semestre de 2015. Essa produção correspondeu a aproximadamente 62% da produção nacional de placas de aço naquele ano. No entanto, esse expressivo nível de produção global contrastava com a realidade local, onde o bairro apresentava uma elevada taxa de analfabetismo de 4,9% entre a população acima de 15 anos. Esses dados revelam que os grandes investimentos públicos, associados ao novo desenvolvimentismo em Santa Cruz, estavam concentrados sobretudo no financiamento do BNDES e nas isenções fiscais voltadas

72 SOARES, Renata. Após chuva de prata no Rio, CSA é multada em 10,5 milhões. **G1 Rio**, 1 nov. 2012. Disponível em: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2012/11/apos-chuva-de-prata-no-rio-csa-sera-multada-em-r-105-milhoes.html>. Acesso em: 26 jun. 2020.

73 Ver Duarte (2001).

74 Este fato, constatado em dados expostos por Germano (2020), por meio do Portal Rio On What, G1, Revista Exame e outros, evidencia um contraste que não deve ser ignorado. A educação básica de Santa Cruz era precária, ao mesmo tempo que uma lógica industrial de altíssimo impacto local acontecia paralelamente aos problemas estruturais do país, visíveis no bairro. Uma coisa não inviabiliza a outra, fato, mas é uma contradição que não pode ser naturalizada, ainda mais num contexto de novo desenvolvimentismo se colocando como construtor de um novo país, este com maior justiça social.

a megaprojetos industriais. Assim, a consolidação de uma sociedade do conhecimento, conforme discutida por Mercadante (2010), permanecia uma realidade distante no Extremo Oeste Metropolitano Fluminense.

As ações da Companhia Siderúrgica do Atlântico no Extremo Oeste Metropolitano Fluminense resultaram em conflitos socioambientais. Como medida compensatória por seus danos ambientais, a empresa foi obrigada a construir o Colégio Estadual Erich Walter Heine, inaugurado em 2011, em parceria com o estado e a cidade do Rio de Janeiro, um ano após o início de suas atividades no bairro Santa Cruz. Pinto (2010) observa que, no *site* da antiga TKCSA, a escola era apresentada como um benefício da chegada da empresa ao bairro, sem mencionar sua origem como compensação ambiental.

O Colégio Erich Walter Heine é uma instituição que se destaca no contexto desafiador do sistema público de educação do bairro de Santa Cruz e do Rio de Janeiro. Segundo uma matéria de *O Globo*, a escola alcançou a maior nota da rede estadual no Índice de Desenvolvimento da Educação Básica (Ideb) de 2017, com 5,6, superando significativamente a média nacional das redes estaduais, que foi de 3,5. Oferecendo ensino médio integrado ao curso técnico de Administração, o colégio foi projetado com padrões sustentáveis, promovendo uma redução significativa no consumo de energia.

Entre suas inovações, destaca-se o ecotelhado, utilizado como espaço de aprendizagem. Com vegetação especial, contribui para a redução do calor e a reabsorção da água da chuva. Apesar de sua estrutura avançada e enfoque técnico, a escola representa um exemplo isolado do novo desenvolvimentismo proposto por Mercadante (2010), sendo construída como medida compensatória após os impactos socioambientais provocados pela siderúrgica na região.

Inicialmente, a seleção de alunos era feita por provas, o que gerava desigualdades: estudantes de áreas mais distantes conseguiam vagas, enquanto os moradores diretamente afetados pela siderúrgica, em Santa Cruz, permaneciam excluídos. Mesmo com ajustes no processo seletivo, problemas semelhantes continuaram a ser registrados, conforme destacado por *O Globo*.

Portanto, fica evidente que o Colégio representa uma exceção no sistema de ensino público do Rio de Janeiro, divergindo do projeto desenvolvimentista de Mercadante (2010), voltado para a sociedade do conhecimento. Em Santa Cruz, esse projeto não se estabeleceu de maneira abrangente, pois apenas os novos megaprojetos industriais tiveram um impacto significativo. A escola resultou de uma política isolada, originada como medida compensatória devido às práticas ambientais inadequadas da empresa. A população local, que deveria ter acesso fácil a um ensino de qualidade, enfrenta longas filas para garantir vagas em escolas específicas, evidenciando a baixa qualidade das demais instituições na região e no estado.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Essas contradições que emergiram no processo de instalação e de atuação da CSA conversam com a percepção de que esse modelo de desenvolvimento, vetorizado no crescimento econômico e no fortalecimento de empresas como a Ternium, está em constante conflito com populações locais e seus modos de vida, bem distantes do processo democrático de maior participação popular, do bem-estar social-econômico, do melhoramento de índices educacionais e do equilíbrio com o ambiente natural.

Esses pilares do novo desenvolvimentismo brasileiro, como apontado por Mercadante (2010), apareceram no projeto mais como álibi do que como realidade, para a maioria da

população impactada pela atuação da empresa e por todo esse megaprojeto. Foram cravados pilares importantes, mas colocados de lado pela busca desenfreada do lucro, da empresa e do crescimento econômico. Eram esses os objetivos a serem alcançados pelos responsáveis por esse conglomerado siderúrgico-portuário instalado no Extremo Oeste Metropolitano Fluminense.

Chagas (2020) destaca que os interesses estratégicos do Estado deixaram marcas profundas no território, resultando em transformações sociais, econômicas, culturais e ambientais devido aos investimentos massivos no eixo Santa Cruz-Itaguaí. Essas mudanças, alinhadas com o novo desenvolvimentismo explicado por Mercadante (2010), representam um reflexo da ocupação das bordas metropolitanas do Rio de Janeiro e de todo o Brasil, impulsionada por políticas de desenvolvimento nacional que beneficiaram atores globais e impulsionaram um crescimento econômico significativo.

Essas considerações alcançadas levam a perceber que experiências como a da Ternium CSA em Santa Cruz, uma das consequências de fortes investimentos do Estado no contexto desenvolvimentista recente, apostando no crescimento a qualquer custo, ampliaram o fortalecimento de empresas internacionais em detrimento do bem-estar da população e da harmonia com culturas tradicionais e suas relações com a natureza. Dessa forma, vêm à luz as contribuições de Santos (2014) sobre o que ele chama de *território nacional da economia internacional*.

Com vastos investimentos do empresariado nacional, internacional e estatal, implementaram-se redes técnicas nos territórios do Extremo Oeste Metropolitano Fluminense, que os conectaram ainda mais com estruturas, práticas e funcionamentos globais de geração de lucro/acumulação. Nesse contexto, nada foi levado em conta, nem pilares importantes de um projeto nacional de desenvolvimento baseado na melhoria das condições de vida da população, *exceto a busca desenfreada do lucro, onde quer que se encontrassem os elementos capazes de permiti-lo* (Santos, 2014). Cravaram-se pilares, mas as atividades de empresas como a Ternium permanecem garantidas, mesmo sob contradições, denúncias, poluição, doenças, ataques e ampliação de conflitos com pescadores, moradores e modos de vida locais.

Mesmo governos progressistas, como os do Partido dos Trabalhadores (2003-2016), que promoveram significativos avanços no campo social, não conseguiram romper com os fortes vínculos de um modelo de desenvolvimento marcado pela segregação e fundamentado, em última instância, no crescimento econômico. Assim, o objetivo aqui não é emitir juízos sobre políticas governamentais específicas, mas evidenciar as contradições e os limites do modelo da “empresa-esperança” e da “indústria redentora”. Essa análise contribui para problematizar a avaliação automática e frequentemente positiva atribuída às fábricas, geralmente vistas, devido à sua racionalidade técnico-científica, alta produtividade e intensa circulação de mercadorias, como promotoras de felicidade e bem-estar para as populações diretamente impactadas por suas atividades.

Referências

DAMAS, Eduardo Tavares. **Distritos industriais da cidade do Rio de Janeiro: gênese e desenvolvimento no bojo do espaço industrial carioca.** 2008. 143f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2008.

DUARTE, Newton. As pedagogias do “aprender a aprender” e algumas ilusões da assim chamada sociedade do conhecimento. **Revista Brasileira de Educação**, Rio de Janeiro, n. 18, 2001.

GERMANO, André Luiz do Nascimento. **Novo Desenvolvimentismo Brasileiro: a atuação da Ternium CSA – Companhia Siderúrgica do Atlântico, em Santa Cruz, Rio de Janeiro -RJ.** 2020. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, 2020.

CHAGAS, Guilherme Mapelli. Porto de Itaguaí: Indutor de um polo logístico-produtivo. **Espaço e Economia**, Rio de Janeiro, n. 19, 2020.

GUIMARÃES, Virgínia Totti. **O licenciamento ambiental prévio e a localização de grandes empreendimentos: o caso da TKCSA em Santa Cruz, Rio de Janeiro, RJ.** Tese (mestrado) – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2011.

INSTITUTO POLÍTICAS ALTERNATIVAS PARA O CONE SUL - PACS. **Companhia Siderúrgica do Atlântico – TKCSA: Impactos e Irregularidades na Zona Oeste do Rio de Janeiro.** 2. ed. Rio de Janeiro: PACS, 2009.

INSTITUTO POLÍTICAS ALTERNATIVAS PARA O CONE SUL - PACS. **Companhia Siderúrgica do Atlântico – TKCSA: Impactos e Irregularidades na Zona Oeste do Rio de Janeiro.** 3. ed. Rio de Janeiro: PACS, 2012.

INSTITUTO POLÍTICAS ALTERNATIVAS PARA O CONE SUL - PACS; JUSTIÇA GLOBAL. **Violações de Direitos Humanos na Siderurgia: o caso TKCSA.** Rio de Janeiro: PACS e Justiça Global, 2017.

MERCADANTE, Aluizio. **As bases do Novo Desenvolvimentismo: análise do governo Lula.** Tese (Doutorado em Economia), Programa de Pós-Graduação em Ciência Econômicas, Instituto de Economia, UNICAMP – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2010.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. A emersão da região logístico-industrial do Extremo Oeste Metropolitano fluminense: reflexões sobre o processo contemporâneo de reestruturação territorial-produtiva. **Espaço e Economia**, Rio de Janeiro, n. 7, 2015.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. Ecologia política, reestruturação territorial-produtiva e desenvolvimento sustentável no Brasil: lições do extremo oeste da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. **Espaço e Economia**, Rio de Janeiro, n. 19, 2020.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. **Geopolítica ambiental**: a construção ideológica do desenvolvimento sustentável (1945-1992). Rio de Janeiro: Autografia, 2019.

PERDIGÃO, Isis Alves do Sacramento. Os investimentos financeiros na região da Baía de Sepetiba e as articulações com o desenvolvimento territorial: uma breve nota. *In*: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 16., 2015, Belo Horizonte. **Anais...** Belo Horizonte: ANPUR, 2015.

PINTO, Janaína Bezerra. O papel da Responsabilidade Social Empresarial em cenários de conflitos ambientais siderúrgicos: o caso da TKCSA na periferia carioca de Santa Cruz. *In*: CONGRESSO BRASILEIRO DE ESTUDOS ORGANIZACIONAIS, 4., 2016, Porto Alegre. **Anais...** Porto Alegre, 2016.

PORTO-GONÇALVES, Carlos Walter. Geografia Política e Desenvolvimento Sustentável. **Revista Terra Livre – Geografia, Política e Cidadania**, São Paulo, AGB, n. 11-12, p. 9-76, 1992.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e tempo. Razão e Emoção – 4. ed. 8. reimpr. São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, 2014 [1996]. 384p.**

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização**: do pensamento único à consciência universal. 27. ed. Rio de Janeiro: Record, 2017 [2000].

SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. **O Brasil**: Território e sociedade no início do século XXI. 18. ed. São Paulo: Record, 2014 [2001].

INTRODUÇÃO

A Floresta da Cicuta é um remanescente do bioma da Mata Atlântica e corresponde a um verdadeiro reduto da vida, entre a expansão urbana das conurbadas cidades de Volta Redonda e Barra Mansa, municípios do estado do Rio de Janeiro. Designada como Área de Relevante Interesse Ecológico (ARIE), a Floresta da Cicuta está situada na Fazenda Santa Cecília, propriedade da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN).

Atualmente, a unidade de conservação abrange 131,28 hectares, divididos entre Zona de Proteção e Zona de Recuperação. Além disso, conta com uma Zona de Amortecimento que se estende por 1.725 hectares, composta majoritariamente pela própria fazenda mas também por propriedades vizinhas. A administração e o manejo da área são realizados pelo Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio)⁷⁵ em coparticipação com a CSN.

A ARIE Floresta da Cicuta, à primeira vista, pode ser percebida como um modesto fragmento de área verde, isolado entre as zonas urbanas de Volta Redonda e Barra Mansa. Contudo, ao observarmos sua realidade, revela-se como um verdadeiro refúgio de fauna e flora, um enclave verde em meio a núcleos urbanos impactados pela industrialização. Esse cenário contrasta com os “mares de morros” desmatados e ocupados por pastagens destinadas à agropecuária, características típicas do Médio Vale do Paraíba Fluminense (Silva, 2019).

O nome peculiar da Floresta da Cicuta tem sua origem em uma planta aquática nativa da região, o *Lymnobium laevigatum*, pertencente à família Hydrocharitaceae. Popularmente chamada de “cicuta” pelos moradores locais, essa denominação foi adotada nos anos 1940 e acabou abrangendo toda a floresta. Curiosamente, o nome cicuta é mais comumente associado a uma erva da família Apiaceae, amplamente conhecida por seu alto grau de toxicidade, mas que não ocorre naturalmente no Brasil (Bidegan, 2001).

A partir da década de 1970, a área foi interditada ao público pela siderúrgica proprietária da Fazenda Santa Cecília. Anos depois, foi utilizada pelo Exército para a realização de manobras militares, o que causou significativos impactos à biota local. Essas atividades envolveram o uso de veículos nas trilhas, o abandono de artefatos bélicos e o descarte de materiais como latas, plásticos e cordas. Além disso, a área abrigou uma rede de transmissão de energia e, entre 1987 e 2012, funcionou como local de depósito de resíduos sólidos (ICMBio, 2016).

Os danos causados por essas atividades, que ainda repercutem tanto na Floresta da Cicuta quanto no perímetro urbano de Volta Redonda, exigiram esforços de recuperação ambiental, um processo que permanece em andamento até os dias atuais.

⁷⁵ A Lei 11. 516 criou o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), cabendo-lhe o papel de propor, implantar, gerir, fiscalizar, proteger, executar programas de pesquisa, proteção, preservação e conservação da biodiversidade, exercer o poder de polícia ambiental para a proteção das Unidades de Conservação Federais. A partir desse momento, a gestão da unidade de conservação da Floresta da Cicuta passou a ser realizada pela força do Termo de Compromisso n.º 001/2008 firmado entre o ICMBio e a CSN. A floresta da Cicuta, presente na borda urbana, que conhecemos atualmente como Área de Relevante Interesse Ecológico (ARIE) Floresta da Cicuta, foi criada, através do Decreto Federal n. 90. 792, de 9 de janeiro de 1985, em uma unidade de conservação na Fazenda Santa Cecília, que até então era terra pública, pertencente a siderúrgica. Em 1993, a fazenda foi privatizada e a floresta passou a ser área particular, assim como as demais áreas pertencentes à CSN Estatal que passaram por privatização. A floresta continuou com a gestão e administração do poder público e atualmente está a cargo do ICMBio a partir da criação deste órgão em 2007 (ICMBio, 2018).

Este capítulo busca compreender os interesses na gestão ambiental da ARIE Floresta da Cicuta, com apontamentos que envolvem diferentes estratégias e lógicas para a legitimação do controle territorial da floresta, bem como seus respectivos desafios futuros.

A ARIE FLORESTA DA CICUTA: UM TERRITÓRIO EM DISPUTA

As disputas envolvendo a Floresta da Cicuta, marcadas por uma relação fantasmagórica, revelam um conflito regido por interesses e estruturas econômicas. Essa dinâmica promove uma visão “coisificada” da floresta, sustentada por um discurso hegemônico que busca conciliá-la ao homem e ao meio como forma de controle. A reserva territorial que abrange a Floresta da Cicuta, em Volta Redonda, é palco de disputas centradas no controle do espaço, visando circunstâncias vantajosas e produtivas. Essa perspectiva econômica submerge os legítimos interesses ambientais (Santos; Silveira, 2014; Silva, 2019).

O território⁷⁶, nesse contexto, assegura a continuidade dos interesses e das lógicas dos agentes hegemonzadores em uma cidade industrial e empresarial⁷⁷ como Volta Redonda, reconhecida como modelo exemplar de cidade-empresa. Nesse cenário, o controle do espaço é exercido como mercadoria e objeto de consumo (Silveira; Grassi, 2016). A ARIE Floresta da Cicuta não é disputada pelo consumo de sua natureza em estado bruto, mas “customizada e revestida”, conforme interesses específicos (Silva, 2019).

A proprietária da fazenda onde está localizada a ARIE Floresta da Cicuta articulou a proposta de alteração do *status* da Unidade de Conservação para Reserva Particular do Patrimônio Natural (RPPN). Essa mudança permitiria a administração e o manejo da área sem a necessidade de coparticipação de órgãos públicos ou da comunidade local, ajustando sua gestão aos interesses da proprietária.

Destaca-se que a ARIE Floresta da Cicuta é o único território siderúrgica em Volta Redonda sobre o qual ela não exerce controle total. Esse fato é significativo, considerando que a siderúrgica se consolidou como uma das maiores proprietárias de terras na cidade, resultado de seu processo de privatização, que incorporou vastas áreas além do terreno da planta siderúrgica (Silva, 2019).

A ARIE Floresta da Cicuta está imersa em conflitos, narrativas e ideologias, envolvendo propostas e práticas que contrapõem a gestão estatal e a gestão privada do território, bem como o uso e o cerceamento de seu espaço. Os ganhos empresariais associados à gestão da Floresta da Cicuta levantam questionamentos sobre o futuro desse relevante remanescente da biota da Mata Atlântica. Entre as incertezas estão o acesso à área – seja restrito ou irrestrito à sociedade –, o uso de propaganda empresarial e *marketing* verde, além da possibilidade de transformá-la em uma verdadeira reserva territorial.

Essas questões, que envolvem os 131 hectares da floresta, transcendem as discussões puramente ecológicas ou a aplicação de parâmetros voltados à mitigação de impactos ambientais⁷⁸. Trata-se, portanto, de um debate mais amplo, que abrange disputas políticas e econômicas sobre o uso e o controle do espaço.

76 Embora exista uma vasta e extensa bibliografia acerca do conceito de território, partimos da perspectiva relacional que concebe o território como parcela do espaço delimitada a partir de relações de poder (Souza, 2013; Raffestin, 1993; Saquet, 2007). A relação de poder é estabelecida neste estudo a partir das estratégias de controle e gestão do espaço, bem como o controle da Floresta da Cicuta, que contam como essa área se formaliza em “território”, visto que ela passa a ser um espaço regulador e dominado.

77 Reforce-se que cidade-empresa (Piquet, 1998) e cidade-industrial possuem a mesma abordagem neste capítulo, pois se referem à maneira como um empreendimento é capaz de moldar a espacialidade onde está inserido, e na capacidade de influenciar os fluxos e funções dessa localidade. Dessa maneira, tais espaços tornam-se extensões deste empreendimento, obedecendo à sua lógica.

78 Kraemer *et al.* (2013, p. 10) descrevem que o que caracteriza o impacto ambiental não é nenhuma alteração nas propriedades do ambiente, mas as alterações que provocam o desequilíbrio das relações constitutivas do ambiente, tais como as alterações que excedem a capacidade de absorção do ambiente considerado. A Resolução CONAMA n. 01/1986 considera impacto ambiental qualquer alteração nas propriedades físicas, químicas e biológicas do ambiente causada por qualquer forma de matéria ou energia resultante das atividades humanas que, direta ou indiretamente, afetem: a saúde, a segurança e o bem-estar da população; as atividades sociais e econômicas; a biota; as condições estéticas e sanitárias do ambiente e a qualidade dos recursos ambientais.

Essa perspectiva está ancorada na exaltação do capital verde fetichizado, manifestada nos discursos das políticas de responsabilidade socioambiental promovidas pelas empresas. Embora a Responsabilidade Social Empresarial (RSE) possa, em algumas ocasiões, se vincular a políticas sociais, ela se configura como um mecanismo corporativo estratégico que visa enfrentar interesses sociais divergentes. Assim, é uma política de enfrentamento orientada pelos interesses institucionais e empresariais, consolidando uma territorialidade corporativa.

A responsabilidade socioambiental empresarial utiliza o discurso do desenvolvimento sustentável como uma ferramenta para que grandes empreendimentos sejam percebidos como agentes de engajamento social e ambiental, uma prática amplamente difundida desde o final do século XX. Nesse contexto, questões econômicas e pressões por redução de impactos ambientais ganham relevância para as empresas contemporâneas, ajustando-se a mecanismos de competitividade e sustentabilidade de mercado.

No caso da ARIE Floresta da Cicuta, sob administração empresarial, essa abordagem pode se concretizar como uma forma de compensação ambiental, equilibrando, de forma limitada, as demandas da comunidade local e os interesses mercadológicos da CSN. Essa estratégia busca promover uma mudança na imagem corporativa da empresa perante a sociedade, sem, contudo, alterar essencialmente sua lógica econômica (Silva, 2019).

TENSIONAMENTOS E DESAFIOS ACERCA DA GESTÃO DA FLORESTA DA CICUTA

Há significativas divergências entre a proprietária da área da UC e o órgão gestor da unidade, evidenciadas por discursos dissonantes e dimensões socioambientais que, embora apresentem alguns pontos de convergência, são substancialmente distintas. Assim, para compreender os interesses que permeiam a ARIE Floresta da Cicuta, torna-se fundamental analisá-los em profundidade, para compreensão das problemáticas desse território.

Em 2015, a siderúrgica, como proprietária da área, iniciou um processo de tentativa de alteração do projeto de lei que autoriza a transformação da ARIE Floresta da Cicuta, criada pelo Decreto n. 90.792, de 9 de janeiro de 1985, em Reserva Particular do Patrimônio Natural (RPPN), sustentada pelos seguintes argumentos:

Nesse contexto, a criação de uma RPPN tem por objetivo fundamental permitir a manutenção das qualidades naturais e do equilíbrio ecossistêmico de determinadas porções territoriais, em caráter perpétuo e irrevogável, de modo a efetivar a tutela dos recursos ambientais representativos da região em que se insere, em razão de sua biodiversidade ou aspecto paisagístico, ou ainda de outros atributos que demandem ações de recuperação, conservação e manutenção. Essas características da RPPN permitem um comprometimento praticamente absoluto da área sobre a qual recai o gravame, podendo, no máximo, ser utilizada para o desenvolvimento de atividades de cunho científico, cultural, educacional, recreativo e de lazer, desde que devidamente autorizadas e executadas de modo a não comprometer o equilíbrio ecológico ou colocar em perigo a sobrevivência das espécies nela existentes (Costa, 2015).

A instauração da RPPN revela o objetivo da proprietária em obter total controle e manejo da floresta, algo inviável sob o modelo de ARIE. Observa-se, portanto, uma evidente incongruência no discurso apresentado, pois a ausência de critérios claros para o acesso à floresta reflete uma lógica essencialmente econômica. Além disso, os argumentos utilizados

permitem uma constante relativização e a construção de uma falsa harmonia, sustentada pela ideia de uma indústria limpa. No entanto, uma análise mais criteriosa revela que a intenção empresarial reduz a floresta a uma condição coisificada, fundamentada em um discurso hegemônico que aparenta conciliar as relações entre homem e meio ambiente, enquanto propostas superficiais são apresentadas como impulsionadoras da preservação ambiental.

Segundo Cavalcante (2012), a RPPN, em algumas situações, pode ser vista como uma questão preocupante, ao promover discursivamente uma harmonização dos impactos ambientais com as demandas das atividades econômicas. Isso implica uma fetichização dos recursos naturais, aprofundando estratégias inseridas em uma lógica de mercado, na qual o agente hegemônico busca consolidar o controle. Negar a mercantilização da natureza pode resultar na afirmação do fetiche associado a ela, ou seja, no romantismo que idealiza a relação entre o homem e o ambiente. Assim, confrontamo-nos com a mistificação desse discurso e com a construção de uma nova imagem empresarial.

A RPPN proposta tem como objetivo fundamental a preservação ambiental em sua totalidade, com caráter perpétuo e irrevogável, visando a tutela global dos recursos ambientais e a “conciliar os objetivos de conservação da área privada com os interesses do proprietário, da sociedade civil e do Poder Público”, além das prerrogativas já atribuídas à ARIE (Costa, 2015). Nesse sentido, o discurso da empresa busca viabilizar o direito à sua propriedade e legitimar uma narrativa que se alinha ao discurso sustentável da própria companhia. Quando a empresa promove uma propaganda forte de transformação de sua imagem e adota uma ideia de sustentabilidade⁷⁹ – sendo importante lembrar que se trata de uma unidade extremamente poluente, com graves impactos sobre toda a cidade – podemos associá-la a um *marketing* verde, forjado sob a perspectiva de uma nova roupagem do capitalismo verde (Herculano, 1992).

Destacamos outra proposta de alteração da categoria dos limites da ARIE Floresta da Cicuta, criada pelo Decreto n. 90.792, de 9 de janeiro de 1985, nos municípios de Barra Mansa e Volta Redonda, estado do Rio de Janeiro. O Projeto de Lei n. 9139, proposto pelo deputado Wanderley Alves de Oliveira (conhecido como Deley, ex-jogador de futebol), foi apresentado à Câmara dos Deputados no ano de 2017, mas já foi arquivado. O objetivo do Projeto era assegurar, proteger e recuperar a Floresta, bem como preservar a diversidade biológica e garantir a estabilidade ambiental.

A proposta envolvia uma mudança significativa, pois a ARIE, que pertence ao grupo de Uso Sustentável, passaria para o grupo de Proteção Integral, além de ampliar a área da UC de 131 para 695 hectares. Isso englobaria a totalidade das áreas remanescentes de Floresta, integrando toda a unidade da Cicuta, que foi excluída na constituição da ARIE (Deley, 2017). A principal justificativa apresentada para essa alteração foi a de reparação histórica. A proposição de transformação da ARIE em Refúgio de Vida Silvestre (REVIS) se baseava em artigos que destacam a importância da área para a preservação ambiental.

O projeto de alteração ressaltava que a criação da ARIE visava proteger um dos últimos “remanescentes de Floresta Atlântica do tipo Floresta Estacional Semidecidual, vegetação original que cobria todo o Vale do Rio Paraíba do Sul”, atualmente quase extinta, com apenas duas outras unidades com formação florestal semelhante. A ARIE Floresta da Cicuta, no

79 A ideia de sustentabilidade, ao longo do período dos debates e fóruns internacionais, lança luz sobre a ideia de uma finitude dos recursos naturais e a necessidade de uma gestão racional destas riquezas, oportunizando, assim, as gerações futuras de desfrutarem os recursos naturais existentes no planeta Terra. O desenvolvimento sustentável é apresentado e debatido globalmente a partir da Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, presidida por Gro Harlem Brundland, a qual centraliza e objetiva seu discurso em “atender as necessidades do presente sem comprometer a possibilidade de as gerações futuras atenderem as suas próprias necessidades”, bem como, “satisfazer as necessidades e as aspirações humanas” (Brundtland, 1991, p. 46). Trata-se de algo que serviu de fundamentação para debates sobre a pobreza mundial e questões ambientais, referentes ao final da década de 1980, e para as décadas subsequentes com importantes fóruns internacionais.

entanto, possui características únicas devido ao ambiente submontano, diferentemente do Parque Estadual da Serra da Concórdia (Valença) e da Estação Ecológica de Guaxindiba (São Francisco de Itabapoana) (Deley, 2017).

A proposição de REVIS destaca a questão da reparação histórica, uma vez que, ao criar a ARIE Floresta da Cicuta, foi estabelecido um período experimental para uma recém-criada categoria que ainda estava em análise e de forma embrionária. O Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza (SNUC) só ampliou as categorias previstas a partir do ano 2000. No entanto, ao categorizar a UC, não foi contemplada toda a floresta, o que resultou na exclusão de parte da biota local, que é um legítimo refúgio da vida silvestre, abrigando importantes populações de espécies ameaçadas de extinção.

Essas espécies fazem parte da Lista Nacional Oficial de Espécies da Fauna Ameaçadas de Extinção, reconhecida pela Portaria MMA n. 444, de 17 de dezembro de 2014, também a Lista Oficial da Fauna Ameaçada de Extinção do estado do Rio de Janeiro e a Lista Vermelha da União Internacional para a Conservação da Natureza e dos Recursos Naturais (IUCN) das Espécies Ameaçadas. Em relação à flora, observam-se árvores de grande porte que estão classificadas como “vulneráveis” e “em perigo”, de acordo com a Portaria MMA n. 443, de 17 de dezembro de 2014 (Deley, 2017). Entre essas espécies, destacam-se:

O macaco bugio-ruivo (*Alouatta guariba clamitans*) e o lobo-guará (*Chrysocyon brachyurus*), classificadas como ‘Vulnerável’ na Lista Nacional, a jaguatirica (*Leopardus pardalis*) e a paca (*Cuniculus paca*), classificadas como ‘Vulnerável’ pela Lista Estadual RJ, a irara ou papa-mel (*Eira barbara*), classificada como ‘Presumivelmente Ameaçada’ pela Lista Estadual RJ, e o maracanã-verdadeiro (*Primolius maracana*), classificado como ‘Quase Ameaçada’ em âmbito internacional (Lista Vermelha IUCN), além de diversas outras espécies de mamíferos, aves, répteis, anfíbios e peixes não ameaçadas de extinção. [...] o jequitibá-rosa (*Cariniana legalis*) e a gameleira-grande (*Ficus cyclophylla*), ambas classificadas oficialmente como ameaçadas de extinção, nas categorias ‘Em Perigo’ e ‘Vulnerável’, [...], e a carobinha (*Jacaranda macrantha*) e o vinhático (*Plathymenia reticulata*), ambas consideradas oficialmente como espécies de interesse para pesquisa e conservação (Deley, 2017).

Entretanto, os conflitos envolvendo a Floresta da Cicuta ultrapassam as preocupações ambientais, sendo muitas vezes pautados por questões meramente econômicas, que se desenrolam em meio a diversas relações de poder. As principais tensões destacadas neste capítulo são, indubitavelmente, aquelas entre a proprietária da UC e o órgão gestor (poder público/ICMBio). A proprietária da UC tenta, por meio de sua gestão empresarial, externar preocupações socioambientais. Para tanto, faz uso de políticas ambientais e se empenha em divulgar que seu processo produtivo siderúrgico segue rigorosamente as normatizações e legislações ambientais, respaldada por seus selos de qualidade, posicionando-se como uma empresa sustentável/verde.

Em muitos momentos, o discurso de uma suposta “indústria verde” busca legitimar ações especulativas, como a proposição de uma “reserva territorial” e a compensação ambiental por meio do *marketing* verde, que coisificam a lógica territorial. Essas ações evidenciam que, por detrás de uma fachada esverdeada, existe uma gestão empresarial que, em última instância, prioriza interesses econômicos em detrimento das questões levantadas pelas bandeiras sustentáveis, que são aceitas e automaticamente propagandeadas para a sociedade. A tentativa de reclassificar a unidade como RPPN Floresta da Cicuta pode ser entendida como uma estratégia de compensação ambiental, uma forma de contribuição para

a preservação florestal que reforça a legitimidade da proprietária, ao mesmo tempo em que busca compensar o impacto ambiental causado pela empresa por meio da criação da RPPN.

No entanto, essa questão se revela contraditória, visto que a empresa é proprietária de uma vasta área verde, a Mata da Fazendinha, situada na divisa entre os municípios de Volta Redonda e Pinheiral, e que jamais demonstrou interesse em transformá-la em RPPN (Silva, 2019). Dessa forma, podemos confirmar que o esforço pela recategorização da ARIE Floresta da Cicuta como um “território de reserva” reflete o interesse específico da empresa, uma vez que essa área é a única que a CSN não controla completamente, sendo alvo de intervenção do poder público e de exigências externas.

TENSIONAMENTOS E DESAFIOS DA FLORESTA DA CICUTA SOB ATIVIDADES ANTRÓPICAS

Destacar as tensões e os conflitos relacionados à Floresta da Cicuta, especialmente as interferências antrópicas, é fundamental para compreendermos as problemáticas persistentes que envolvem a área. É alarmante que a montante do Rio Brandão – que atravessa a Floresta da Cicuta – tenha funcionado como lixão de 1987 a 2012, o que resultou na contaminação de toda a jusante do rio, afetando o ambiente local. Embora o lixão tenha sido desativado, nenhuma medida de descontaminação foi realizada nem ações efetivas para mitigar os impactos ambientais. O que persiste é uma piscina de chorume que contamina o subsolo. Durante as chuvas, essa piscina transborda, atingindo diretamente o Rio Brandão, o que compromete a Floresta da Cicuta e impacta também a cidade de Volta Redonda, uma vez que o rio corta a antiga Vila Operária e frequentemente transborda devido à sua canalização (ICMBio, 2016).

Ressalta-se também a preocupação com os licenciamentos previstos para os próximos anos, que podem impactar diretamente a ARIE Floresta da Cicuta. Sendo uma unidade do grupo de Uso Sustentável, a Floresta da Cicuta não recebe verbas de compensação ambiental pelos impactos de grandes empreendimentos, ao contrário das unidades do grupo de Proteção Integral, que são contempladas com tais recursos.

Portanto, *trata-se de mais uma questão relevante para a recategorização em REVIS*, como ressaltou o analista ambiental responsável pela unidade na entrevista realizada durante a realização do mestrado. Entre as ações que poderão impactar a Floresta da Cicuta estão o aterro de resíduos siderúrgicos perigosos e não perigosos (classes I e II), linhas de transmissão, loteamentos, extração de areia, canalização de gás, construção de aterro sanitário, estradas, um hospital e um aeroporto regional (ICMBio, 2016).

Outro fator de destaque é o aparecimento de espécies invasoras, que resultam da atividade humana e alteram os ambientes naturais. Essas espécies incluem tanto plantas não nativas, como os bambuzais, quanto animais, como cães na unidade e gado nas bordas da área (ICMBio, 2016). Além disso, as queimadas representam uma realidade constante na ARIE Floresta da Cicuta. As propriedades circundantes à unidade, compostas predominantemente por pastagens, são um dos fatores que contribuem para essa situação.

Em 2017, ocorreu um incêndio severo que consumiu 12 hectares da ARIE. A presença de torres de energia e linhas secas na área potencializaram o incêndio. As queimadas, que ocorrem devido a questões climáticas e/ou são agravadas por ações humanas, interferem diretamente nos incêndios, atingindo áreas em estágio inicial de regeneração, especialmente nas bordas da ARIE, onde as pastagens predominam (Andrade, 2017; Silva, 2019).

A ARIE Floresta da Cicuta é classificada como uma floresta urbana e/ou periurbana pelo ICMBio, devido à sua localização entre as cidades de Volta Redonda e Barra Mansa, o que a torna um enclave verde impactado pela urbanização. Essa área verde foi responsável por conter a expansão urbana dessas duas cidades, limitando o crescimento devido aos perímetros da Fazenda Santa Cecília e das grandes propriedades que a cercam, além da fiscalização desses territórios. No entanto, é importante destacar o reconhecimento de sua posição nas bordas urbanas dessas cidades.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A ARIE Floresta da Cicuta se configura como um verdadeiro refúgio da vida silvestre, situada entre as conurbadas cidades de Volta Redonda e Barra Mansa, no estado do Rio de Janeiro. Esse espaço natural, ao resistir ao avanço da urbanização e da industrialização, preserva a biodiversidade local e se torna um ponto essencial para a reflexão sobre os desafios ambientais que enfrentamos. É fundamental entender as tensões e os conflitos que emergem no processo de gestão dessa unidade, os quais envolvem interesses variados, tanto da parte de empresas como do poder público e da sociedade civil.

A Floresta da Cicuta pode ser vista como um testemunho verde, uma herança ambiental que, embora preservada, se vê constantemente ameaçada por disputas de poder e diferentes visões sobre seu uso. Originalmente pertencente à Fazenda Santa Cecília, ela foi parcialmente desapropriada para a construção de um complexo siderúrgico, uma indústria que modela a cidade de Volta Redonda, cuja lógica é voltada para a produção e vigilância constante nas linhas produtivas.

A presença da vegetação na Floresta da Cicuta se mantém como uma fortaleza de biodiversidade, situada entre morros e com um pequeno vale do Rio Brandão, que carrega a história das transformações que ocorreram na região ao longo do tempo. Esse espaço natural resistiu a diversas mudanças, acompanhando o processo de transição da Fazenda Santa Cecília, desde suas atividades agrícolas, como o cultivo de cana-de-açúcar e a derrubada dos laranjais, até a implementação de pastagens para a criação de gado.

A Floresta da Cicuta presenciou uma exponencial expansão urbana, freada pelos novos limites da fazenda. Ela possui um processo sócio-histórico riquíssimo e uma forte integração identitária com a cidade de Volta Redonda, embora grande parte de seu território se concentre em Barra Mansa. Atualmente, a Floresta da Cicuta se encontra em constante renovação e crescimento, processos impulsionados pelas ações preservacionistas e pela legislação ambiental vigente, que possibilitam a intervenção do Estado e a implementação de políticas públicas em uma propriedade privada.

Ao analisarmos os tensionamentos relacionados à Floresta da Cicuta, é fundamental considerar todo o processo que a insere no contexto brasileiro e local, como um verdadeiro enclave verde em meio a uma trajetória urbana, industrial e econômica do país. A Floresta da Cicuta representa a perpetuação de uma área verde que resiste em uma cidade insustentável. Torna-se imprescindível compreender a Floresta da Cicuta não como algo desconexo do complexo siderúrgico da CSN e da cidade de Volta Redonda, mas como fruto dessa interrelação, reconhecendo os impactos econômico-ambientais no território que as pressionam.

Hannah Arendt (1999) compartilha e contribui com a lógica do mal banal, a qual nos auxilia a traçar um paralelo com os tensionamentos e as estratégias para o meio ambiente em que a ARIE Floresta da Cicuta está imersa. Trata-se de uma sociedade que passa a ser cumpridora de regras e costumes burocráticos, muitas vezes alheia ao processo em que

está inserida, com contínuos crimes ambientais cometidos em nome do desenvolvimento. Há uma banalização do mal no que se refere às questões ambientais, com atrocidades se perpetuando por meio da estrutura burocrática. Essa é uma questão que exige atenção, diante da grave situação das nossas estruturas sociais atuais, e nos convoca a repensar o modelo de gestão de áreas verdes urbanas importantes, que se encontram em constantes disputas, como é o caso da Floresta da Cicuta.

A articulação dessa banalidade nos alerta para uma situação real de riscos. Não devemos, obviamente, banalizar a degradação ambiental, sendo fundamental que a sociedade se torne parceira – recorrendo inclusive ao direito ambiental – e compreenda as questões nas quais está inserida, entendendo o ambiente como um componente integral da dignidade humana, e não como um mal banal ambiental.

A busca por controle territorial, por meio de políticas empresariais e fórmulas de gestão verde, funciona como uma bandeira da sustentabilidade, muitas vezes restrita a um ponto de vista econômico. Esse discurso de uma suposta “indústria verde” frequentemente visa legitimar ações especulativas (como reserva territorial e compensação ambiental) e o *marketing* verde, que acabam por coisificar a lógica territorial. Sob a égide do *modus operandi* empresarial, os aspectos sociais, econômicos e ambientais da cidade são diluídos, revelando a desconexão entre interesses e discursos, práticas e ações.

Deve-se ressaltar aqui os esforços empregados pela atual gestão da ARIE Floresta da Cicuta, por intermédio do ICMBio, que realiza um amplo debate com a sociedade civil acerca dos desafios da Floresta, com atividades voltadas para a educação ambiental, fóruns e aplicação do plano de manejo. Reconhecem-se as renovações do Conselho Gestor, um pujante programa de voluntariado, as fiscalizações no interior da UC, o agendamento e a realização de visitas guiadas na Floresta, abertos à sociedade, escolas e universidades. São realizadas diversas pesquisas acadêmicas que permitem compreender melhor a fauna, flora e seus desafios ambientais e políticos, atuais e futuros.

Uma questão que se torna necessária é que uma possível transmutação para REVIS pode ser capaz de reparar a totalidade dos remanescentes florestais da Floresta da Cicuta, com uma ampliação para 695 hectares. Tal adequação reunificará o corredor florestal que constitui a Floresta. Atualmente, a ARIE possui seus limites adjacentes aos da Fazenda Santa Cecília, sendo essas áreas delimitadas por linhas secas que desconectam a UC. Vale ressaltar que a Floresta transcende as fronteiras estabelecidas pela Fazenda e pela delimitação oficial da unidade, evidenciando a necessidade de uma ampliação que respeite sua continuidade ecológica.

Portanto, podemos afirmar que a Floresta da Cicuta é um refúgio da vida silvestre por excelência. As perspectivas futuras envolvem a continuidade das visitas públicas com fins educacionais, promovendo a aproximação da sociedade e ampliando seus interesses, o que resultará em estudos e pesquisas que contribuirão para os debates sobre a Floresta da Cicuta e a mitigação de seus impactos. Devemos também considerar a contínua recuperação das áreas degradadas e, especialmente, possibilitar que a população de Volta Redonda e Barra Mansa conheça, aprecie e valorize suas riquezas naturais.

O debate sobre a ARIE Floresta da Cicuta se configura, em última instância, como uma luta pela existência, algo de fundamental importância em tempos de celebração do crescimento econômico e do esgotamento dos recursos naturais.

Referências

ANDRADE, Caio Frossard de. **Análise temporal do uso e cobertura da terra da ARIE Floresta da Cicuta e entorno, Rio de Janeiro, Brasil**. 2017. Monografia (Graduação em Engenharia Florestal) – Instituto de Florestas, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, 2017.

BIDEGAIN, Paulo. A Reserva da Cicuta. **Revista ECO 21**, ed. 51, 2001. Disponível em: <http://www.eco21.com.br/textos/textos.asp?ID=154>. Acesso em: 10 maio 2018.

BRASIL. Decreto-Lei n. 3. 002, de 30 de janeiro de 1941. Autoriza a constituição da Companhia Siderúrgica Nacional e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, seção 1, 1º fev. 1941, Página 1941. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-3002-30-janeiro-1941-412984-norma-pe.html>. Acesso em: 10 nov. 2023.

BRASIL. **Resolução CONAMA n. 005, de junho de 1984**. Brasília: Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA, 1984. Disponível em: www.cprh.pe.gov.br/downloads/001de5dejunho1984.doc. Acesso em: 10 nov. 2023.

BRASIL. **Decreto n. 90. 792, de 9 de janeiro de 1985**. Dispõe sobre a declaração de área de relevante interesse ecológico, no Município de Volta Redonda, no Estado do Rio de Janeiro, e dá outras providências. Brasília: Presidência da República, 1985. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1980-1987/decreto-90792-9-janeiro-1985-440611-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 5 set. 2018.

BRUNDTLAND, Gro Harlem. Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (CMMAD). **Nosso Futuro Comum**. 2. ed. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1991.

CAVALCANTE, Márcio Balbino. **Parque Estadual da Pedra da Boca (Araruna/PB): uma avaliação sobre as atividades turísticas e as ações de gestão territorial**. 2012. Dissertação (Mestrado em Dinâmica e Reestruturação do Território) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2012.

COSTA, Índio da. **Projeto de Lei n. 3930**. Brasília: Câmara dos Deputados, 2015.

DELEY. **Projeto de Lei n. 9139**. Brasília: Câmara dos Deputados, 2017.

FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS. Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil. CPDOC. **CSN. Arquivo Central**. Disponível em: <http://www.fgv.br/CPDOC/BUSCA/dicionarios/verbete-tematico/companhia-siderurgica-nacional> . Acesso em: 21 out. 2023.

GRASSI, Karine; SILVEIRA, Clóvis Eduardo Malinverni da. O novo direito à cidade ou a cidade como objeto de consumo? A participação popular no plano diretor como instrumento de cidadania e mitigação da pobreza política. *In*: PEREIRA, Agostinho Oli Koppe; CALGARO, Cleide; PEREIRA, Henrique Mioranza Koppe. (Org.). **O consumo na sociedade moderna: consequências jurídicas e ambientais**. Caxias do Sul: EDUCS, 2016.

HERCULANO, Selene. Do desenvolvimento (in)suportável à sociedade feliz. *In: GOLDENBERG, Mirian (Coord.). Ecologia, Ciência e Política*. Rio de Janeiro: Editora Revan, 1992.

INSTITUTO CHICO MENDES DE CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE-ICMBio. **Plano de Manejo ARIE Floresta da Cicuta**, 2016. Disponível em: http://www4.icmbio.gov.br/portal/images/stories/plano-demanejo/Portaria_6_27jan2016_planodemanejo_rppn_nenem_barros.pdf. Acesso em: 10 out. 2018.

INSTITUTO CHICO MENDES DE CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE-ICMBio. **ARIE Floresta da Cicuta comemora 33 anos, 2018**. Disponível em: <https://www.gov.br/icmbio/pt-br/assuntos/noticias/ultimas-noticias/arie-floresta-da-cicuta-comemora-33-anos-2>. Acesso em: 10 out. 2018.

INSTITUTO CHICO MENDES DE CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE-ICMBio. **Unidades de conservação, 2018**. Disponível em: <http://www.icmbio.gov.br/portal/unidadesdeconservacao/biomas-brasileiros>. Acesso em: 10 out. 2018.

KRAEMER, Maria Elisabeth Pereira; BEHLING, Gustavo; REBELO, Hilda; GOEDE, Waldir. Gestão Ambiental e Sua Contribuição para o Desenvolvimento Sustentável. *In: SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA*, 10., 2013, Resende. **Anais...** Resende: AEDB, 2013.

MARX, Karl. **O capital**. Livro I, v. I e II. São Paulo: Difel, 1988. 933p.

PIQUET, Rosélia. **Cidade-empresa**. Presença na paisagem urbana brasileira. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1998.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço – Técnica e tempo. Razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: Edusp Editora, 2002.

SANTOS, Milton. **O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI**. 18. ed. Rio de Janeiro: Record, 2014.

SAQUET, Marcos Aurélio. **Abordagens e concepções de território**. São Paulo: Expressão popular, 2007.

SILVA, Anderson Almeida. **A Gestão da ARIE Floresta da Cicuta (Volta Redonda-Barra Mansa, RJ): um estudo sobre os interesses, as estratégias e as lógicas empresariais para o meio ambiente**. 2019. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, 2019.

SOUZA, Marcelo Lopes de. Território e (des)territorialização. *In: SOUZA, Marcelo Lopes de. Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.

Capítulo 11

Proteção ambiental e financeirização do meio ambiente: o caso da Coalizão LEAF (*Lowering Emissions by Accelerating Forest Finance Coalition*)

Carolina Rosf Peroni Fernandes

INTRODUÇÃO

As notícias recentes sobre fenômenos naturais extremos, assim como os relatórios do Painel Intergovernamental sobre Alterações Climáticas (IPCC), evidenciam os efeitos das mudanças climáticas em diferentes regiões do planeta. O IPCC foi formado em 1988, seguindo a recomendação de cientistas governamentais associados à Organização Mundial de Meteorologia (OMM). O Painel corresponde a um conjunto de cientistas, especialistas e consultores políticos que tratam destacadamente da questão do aquecimento global e se apoiam em redes de pesquisas entre colaboradores de diferentes universidades de todo o mundo (Oliveira, 2019).

Segundo o IPCC, essas alterações estão diretamente relacionadas às atividades humanas. Embora seu impacto possa ser constatado em diferentes partes do mundo, é importante ressaltar que as capacidades de mitigação e resiliência variam muito, principalmente quando se comparam países considerados desenvolvidos com países em desenvolvimento.

As alterações climáticas estão exacerbando os riscos existentes para meios de subsistência, biodiversidade, saúde humana e dos ecossistemas, infraestrutura e sistemas alimentares, criando estresse adicional à Terra. Estima-se que todos os cenários futuros de emissões de gases de efeito estufa tenham impactos significativos na área. Enquanto algumas regiões enfrentam maiores riscos, outras enfrentam riscos anteriormente imprevisíveis. A cascata de riscos com impactos em muitos sistemas e setores também varia de região para região (IPCC, 2021).

Nesse cenário, o tema desperta crescente interesse, uma vez que as mudanças observadas são cada vez mais presentes. Em nível internacional, Estados, organizações interestatais e atores não governamentais se organizam para apresentar saídas para a questão à sua maneira. Nesse sentido, uma iniciativa construída por esses atores foi a *LEAF Coalition*, objeto da presente pesquisa, a qual visa investigar e analisar como essa iniciativa constitui uma das soluções para o problema das mudanças climáticas por meio de um novo fundo de financiamento de projetos e proteção florestal, em especial na realidade brasileira. Para tanto, buscou-se compreender a *LEAF Coalition* no cenário da geopolítica ambiental, no contexto das conferências e ações da Organização das Nações Unidas; e interpretar a celebração da *LEAF Coalition* no universo das Conferências das Partes (COP), em particular na 26ª edição, no Reino Unido.

Assim, o inevitável debate sobre as mudanças climáticas, cada vez mais visível e comprovado, tornou a discussão sobre a questão ambiental indispensável para o sistema hegemônico, que passou a focar no tema ao formular respostas mais pontuais do que efetivas. Dessa forma, a comunidade internacional é convocada a intervir, mas enfrenta dificuldades para construir estratégias comuns diante de um problema em que as ações e reações divergem entre países desenvolvidos e em desenvolvimento. Em consequência, a Organização das Nações Unidas (ONU) atua como catalisadora de debates sobre questões ambientais de escala global e segue organizando os principais fóruns de discussão sobre o tema.

A ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS E O DEBATE AMBIENTAL

Em 1972, a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente Humano, que ocorreu em Estocolmo, foi palco de um debate que dividiu preservacionistas/conservacionistas e desenvolvimentistas em distintos polos, criando um descompasso entre os interesses econômicos e as propostas ecológicas, vistas como incompatíveis com o capitalismo. Vinte anos depois, no Rio de Janeiro, na Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento⁸⁰, a proteção ao meio ambiente se tornou compatível com o capitalismo neoliberal, no qual a “suposta remodelação do desenvolvimento perpassava pela possibilidade lucrativa de salvaguardar estoques de natureza” (Oliveira, 2019).

A Rio-92, por fim, pôde oferecer o que o regime bipolar do mundo não possibilitou em Estocolmo: o neoliberalismo hegemônico e sua capacidade de cooptar pautas para si e transformá-las conforme suas preferências. Assim, os conflitos ambientais cada vez mais emergentes foram transformados em “conflito de gerações”, ocultando a luta de classes que os perpassa. O neoliberalismo, com seu capital financeiro, transformou a proteção da natureza em mais um bem comercializável no mercado de capitais.

Conforme citado, o IPCC foi criado em 1988, pelo Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA) e pela Organização Meteorológica Mundial (OMM). O objetivo sempre foi avaliar de forma científica o aquecimento global – mais recentemente, tratado como mudanças climáticas – em curso no mundo. Foi na Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento (Rio-92) que ocorreu a criação da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudanças do Clima (UNFCCC, sigla em inglês). A partir de 1994, encontros anuais acontecem na Conferência das Partes (COP). A pesquisa desenvolve, então, uma análise mais geral nas tendências e resultados desses encontros.

A FINANCERIZAÇÃO DO MEIO AMBIENTE

As relações entre finanças e meio ambiente foram estreitadas desde então, bem como a consolidação de um regime nacional e internacional de governança ambiental. Capital financeiro e agenda ambiental se encontram na elaboração de normativas que colocam condicionantes ambientais às políticas de financiamento ao desenvolvimento. Assim, os incentivos pecuniários alavancaram a ideia de “economia verde” e se configuraram como discurso hegemônico no ambientalismo nos últimos anos (Miola *et al.*, 2022).

Segundo Marques (2022), os princípios da economia verde reconceituaram a natureza para que passasse a ser vista como “capital natural”, seja como reservatório e estoque de recursos ou como produtora de serviços ecossistêmicos. Tal fato possibilita sua maior assimilação ao cálculo econômico e, conseqüentemente, à monetarização e à capitalização. Nesse cenário, agentes do setor privado, como grandes corporações, ganham papel de destaque na proteção ambiental, fazendo com que a sociedade civil e os debates políticos em torno da questão percam protagonismo. Dessa forma, são privilegiados os ditames da economia capitalista, os princípios do mercado e a procura por soluções tecnológicas supostamente mais eficientes, em detrimento de uma ação mais inclusiva, transparente e democrática, que represente uma ruptura mais brusca com o atual modelo de produção de mercadorias.

80 *United Nations Conference on Environment and Development*, em inglês. Também conhecida como Rio-92, a Conferência foi pautada pelo Relatório Brundtland (“Nosso Futuro Comum”, 1987).

A internalização da natureza como “pseudomercadoria” e “capital natural” requer a criação de novas formas de propriedade e títulos, com a definição do direito a auferir renda, a exemplo dos créditos de carbono (FELLI, 2014; SWYNGEDOUW, 2017), e está relacionada à estruturação de mecanismos para que ela possa circular por meio das finanças. Observa-se o aumento do papel do capital financeiro na conformação das estratégias ambientais, como é o caso dos títulos verdes. Nesse contexto, cabe ao Estado criar as condições institucionais necessárias e assegurar o bom funcionamento do mercado, bem como a atração dos investimentos necessários ao “desenvolvimento sustentável”. Em lugar de uma ampla atuação do Estado visando à promoção, à regulação e à fiscalização da proteção ambiental, privilegia-se o monitoramento de processos específicos e a certificação, realizados por entidades privadas (Marques, 2022, p. 152-153).

Característica central nos discursos neoliberais, a incapacidade de gestão e a insuficiência de recursos públicos são apontadas como justificativas para o desenho de arranjos que garantam condições para a atração do capital privado para o financiamento da chamada “transição verde”. Sob essa lógica, o capital privado ganha mais condições para participar da definição das estratégias sobre a superação dos desafios climáticos e impor sua lógica. Como citado anteriormente, as COP representam, atualmente, o principal fórum de debates sobre o tema e têm um papel crucial na articulação de propostas e projetos para a mitigação e adaptação dos efeitos das mudanças climáticas.

Na COP-26, aconteceu o “dia das finanças”, tamanha a centralidade que a financeirização tem como resposta aos desafios postos pelas mudanças do clima. Nele, buscaram definir, por exemplo, quem deve financiar, qual o grau de compartilhamento dos custos e riscos entre Estados e capital privado e qual a extensão da socialização desses custos, levando em conta as diferenças entre países desenvolvidos e países em desenvolvimento (Miola *et al.*, 2022). Ao fim e ao cabo, o setor privado tem cada vez mais condições não só de definir questões relacionadas ao financiamento mas também de que tipo de “desenvolvimento sustentável” estamos tratando.

COP 26 GLASGOW E O LANÇAMENTO DA *LOWERING EMISSIONS BY ACCELERATING FOREST FINANCE (LEAF)*

As últimas duas COP (26 e 27) revelaram o tom que o debate sobre a preservação tem tomado desde a Rio-92. Após a vitória do modelo capitalista frente à derrocada da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), o capitalismo apresenta soluções para problemas que ele mesmo criou. Analisam-se, assim, essas respostas acordadas nas últimas duas COP e como elas asseguram (ou não) que a preservação ambiental esteja garantida.

Na 26ª Conferência das Partes da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas (COP26), realizada em Glasgow, aconteceu o “dia das finanças”, tamanha a centralidade que a financeirização tem como resposta aos desafios postos pelas mudanças do clima. Nele, buscou-se definir, por exemplo, quem deve financiar, qual o grau de compartilhamento dos custos e riscos entre Estados e capital privado, e qual a extensão da socialização desses custos, levando em conta as diferenças entre países desenvolvidos e países em desenvolvimento.

O documento final da COP-26, chamado “*Glasgow Climate Pact*”, contém, em seu ponto III (“*Adaptation finance*”), orientações para o financiamento de adaptação às mudanças climáticas. Em seu item 15, lê-se:

Estimulam-se países desenvolvidos a urgente e significativamente aumentar suas provisões de financiamento climático, transferência de tecnologia e capacidade de construção de adaptação para atender as demandas dos países em desenvolvimento como parte de um esforço global, incluindo a formulação e a implementação de planos nacionais de adaptação e suas participações (United Nations, 2022).

Também, no item 19, consta:

Solicita-se que bancos multilaterais de desenvolvimento, outras instituições financeiras e o setor privado aumentem a mobilização financeira para conseguir alcançar a quantidade de recursos necessários para realizar os planos climáticos, particularmente de adaptação, e encorajam-se as partes a continuar a considerar propostas inovadoras e instrumentos para a mobilização financeira para adaptação por meio de fontes privadas⁸¹(United Nations, 2022).

Esses itens reforçam a estratégia de financeirização para mitigar as consequências do modo de produção capitalista contemporâneo. Essa abordagem visa à adaptação a essas consequências, e não à superação da destruição efetiva causada pelo provimento de matérias-primas para a produção de mercadorias em um sistema de produção que não é cíclico, mas aberto à destruição.

Ainda no “Glasgow Climate Pact”, o item V (Finanças, transferência de tecnologia e capacitação para mitigação e adaptação⁸²) ressalta o financiamento como uma das formas de mitigar os efeitos das mudanças climáticas e adaptar-se a eles. No entanto, o item também trata de transferência de tecnologia para criar capacidade de resistência a esses efeitos.

O item 40 recomenda que países desenvolvidos forneçam suporte apropriado, inclusive por meio de recursos financeiros, transferência de tecnologia e capacitação, para auxiliar países em desenvolvimento em relação à mitigação e adaptação, em continuidade a suas obrigações no Acordo de Paris, e encoraja que o façam voluntariamente⁸³. Assim, apresenta a importância de assistir países em desenvolvimento a conseguir mitigar e resistir aos efeitos das mudanças climáticas. Esses países são os que mais sofrem os danos causados, embora não sejam os principais causadores da aceleração das mudanças climáticas. Suas infraestruturas menos sofisticadas os colocam em condição de maior fragilidade perante esses efeitos.

A Declaração dos Líderes de Glasgow sobre Florestas e Uso do Solo, também lançada na COP-26, considera, em conformidade com o IPCC, que não existe possibilidade de cumprir a meta estabelecida na COP-15, materializada no Acordo de Paris, de manter a temperatura em até 1,5 °C acima da temperatura média até o final do século sem a preservação das florestas. A declaração estabelece o compromisso de destinar mais de U\$ 12 bilhões de fundos públicos e U\$ 7 bilhões do setor privado para deter e reverter a perda florestal e a degradação da terra em diferentes partes do mundo até o ano de 2030.

O Brasil foi citado no discurso de apresentação da iniciativa pelo anfitrião Boris Johnson, Primeiro-Ministro do Reino Unido à época, como um dos países fundamentais na

81 Tradução livre. Em inglês: “Calls upon multilateral development banks, other financial institutions and the private sector to enhance finance mobilization in order to deliver the scale of resources needed to achieve climate plans, particularly for adaptation, and encourages Parties to continue to explore innovative approaches and instruments for mobilizing finance for adaptation from private sources”.

82 Tradução livre. Em inglês: “Finance, technology transfer and capacity-building for mitigation and adaptation”.

83 Tradução livre. Em inglês: Urges developed country Parties to provide enhanced support, including through financial resources, technology transfer and capacity-building, to assist developing country Parties with respect to both mitigation and adaptation, in continuation of their existing obligations under the Convention and the Paris Agreement, and encourages other Parties to provide or continue to provide such support voluntarily .

mobilização da causa. O desmatamento é o maior problema em termos de emissão de GEE para o Brasil (Observatório do Clima, 2021). Na ocasião, o governo brasileiro apresentou uma nova meta de redução de emissões para 2030: o compromisso de zerar o desmatamento ilegal até 2028 e o objetivo de zerar emissões líquidas até 2050. Os dados dos últimos três anos, não obstante, colocam a materialização da meta em dúvida. No ano de 2020, enquanto os dados das emissões globais diminuíram quase 7%, as emissões brasileiras cresceram 9,5%.

Juntamente com o Reino Unido, o Brasil e outros mais de 100 líderes mundiais assinaram a declaração. A apresentação do evento, no dia 2 de novembro de 2021, também contou com a presença de grandes representantes do setor privado, como o bilionário CEO da Amazon, Jeff Bezos, que doou cerca de 2 bilhões de dólares para a iniciativa.

Em relação à iniciativa privada, destaca-se a participação da Amazon e outras grandes empresas, como a Bayer, a Nestlé e a Unilever, que são também financiadoras do *Lowering Emissions by Accelerating Forest Finance (LEAF) Coalition*⁸⁴, lançada em abril de 2021 por um grupo de governos e empresas líderes, e vem crescendo desde então. Segundo o portal da *LEAF Coalition*, o projeto tem o objetivo de empoderar países com florestas e subtropicais para que avancem mais rápido rumo ao fim do desmatamento, apoiando a obtenção de suas NDC, em que as reduções nas emissões⁸⁵ serão realizadas em países inteiros ou em grandes estados (“jurisdições”) por meio de programas que envolvem todas as partes interessadas, incluindo povos indígenas e comunidades locais. Ainda, segundo as informações disponibilizadas no portal, o apoio do setor privado funcionará como um adicional, e não um substituto, às reduções de emissões das metas estabelecidas com base na ciência.

A tendência de realizar a proteção do meio ambiente, mitigar e adaptar-se às mudanças climáticas e criar sistemas resilientes por meio de financiamento se intensifica a cada ano. Na COP-26 (Glasgow, 2021), essa abordagem foi reforçada com o lançamento da Coalizão LEAF, a Declaração dos Líderes de Glasgow sobre Florestas e Uso do Solo e o Pacto Climático de Glasgow, que abordaram o tema e instaram as partes a colaborar no financiamento de projetos e iniciativas específicas, em tese, à proteção ambiental contra os efeitos climáticos. Contudo, a Coalizão LEAF pode ser vista como uma perda para o Estado brasileiro, pois os investimentos que antes eram aplicados diretamente no Fundo agora são destinados à LEAF Amazônia, sujeitando-se à avaliação e redistribuição de recursos entre todos os estados e projetos proponentes.

A participação crescente do setor privado na defesa do meio ambiente não decorre de mudanças estruturais nos processos de produção de bens e mercadorias. O protagonismo que esses agentes adquiriram nas últimas décadas se transforma também em capacidade de criar suas próprias alternativas para responder aos efeitos, cada vez mais inegáveis, das mudanças climáticas. Assim, o engajamento das grandes empresas no tema gera a possibilidade de cooptar a pauta, convertendo-a em uma estratégia de capitalização dos recursos naturais.

A CELEBRAÇÃO DA LEAF COALITION

Na COP26, foram prometidos US\$ 12 bilhões para proteger, restaurar e fazer o manejo sustentável das florestas ao longo de cinco anos. Desse valor, os países anunciaram

84 Coalizão LEAF (Reduzindo Emissões pela Aceleração de Financiamento Florestal, de acordo com a sigla em inglês)

85 Segundo o portal LEAF Coalition, haverá emissão de reduções de emissões verificadas chamadas de “créditos TREES” (segundo o padrão TREES) para jurisdições participantes que reduzam as emissões do desmatamento e a degradação florestal. Cada uma delas representa uma tonelada de CO₂. Os termos dessas transações foram elaborados para acomodar objetivos voluntários, como compromissos corporativos voluntários para estimular ações climáticas urgentes, além de cortes profundos em suas próprias emissões, de forma alinhada com as metas de redução de emissões baseadas na ciência e visando à neutralidade de carbono até 2050 ou antes.

que US\$ 2,67 bilhões já foram gastos. A Alemanha dobrou seu compromisso financeiro, de € 1 bilhão para € 2 bilhões. E entidades privadas acrescentaram US\$ 3,6 bilhões aos US\$ 7,2 bilhões com os quais já haviam se comprometido em Glasgow pela proteção e restauração florestal. Essa última mudança inclui o anúncio da Coalizão LEAF de US\$ 500 milhões para a aquisição de créditos de redução de emissões de alta integridade, bem como o estabelecimento da colaboração Florestas, Pessoas, Clima, que prometeu US\$ 400 milhões por financiamento filantrópico.

Os resultados das COP apresentam também novas dinâmicas geopolíticas coloniais. Existe um novo tipo de colonialismo nas ações, que acontece sobretudo pela financeirização do meio ambiente, por meio da transferência de capital do Norte para o Sul Global como forma de compensação. No entanto, essas ações também se apresentam na forma de “favor” para os países do Sul Global, que precisam barganhar recursos e tecnologias para lidar com essas questões. É uma transferência de responsabilidade e uma nova forma de divisão internacional do trabalho e de apropriação do território. As muitas mais iniciativas de poder privado confirmam que o conceito de sustentabilidade é um nicho de mercado para que empresas avancem em algumas áreas específicas.

Em texto destinado à imprensa, disponibilizado no portal do LEAF, afirma-se que, com o financiamento de pelo menos US\$ 1 bilhão, espera-se que essa iniciativa se torne “um dos maiores esforços públicos-privados já realizados para proteger florestas tropicais, beneficiando bilhões de pessoas que dependem delas e apoiando o desenvolvimento sustentável”. A iniciativa conta com a participação inicial dos governos da Noruega, Reino Unido, Estados Unidos e empresas líderes, incluindo Amazon, Airbnb, Bayer, Boston Consulting Group, GSK, McKinsey, Nestlé, Salesforce e Unilever. O LEAF pretende se expandir para incluir o apoio de outros países e empresas nos próximos meses. A lista final de governos e empresas participantes e do apoio financeiro total mobilizado por meio da Coalizão será anunciada quando os acordos de compra de redução de emissões forem assinados com países que possuem florestas tropicais.

No que diz respeito ao Brasil, 8 dos 9 estados participantes do Consórcio Amazônia Legal enviaram propostas à LEAF, todas aprovadas no painel de avaliação técnica inicial, avançando para a qualificação para transações com potenciais compradores de créditos de carbono gerados a partir da redução de emissões.

A falta de políticas de preservação ambiental na região amazônica, também o avanço dos índices de desmatamento e aumento das emissões de carbono por Mudanças do Uso da Terra e Florestas tornam o país ainda mais vulnerável às imposições estrangeiras quanto às propostas de preservação e financiamento. Assim, para fortalecer a segurança e soberania da Amazônia, é preciso que o governo brasileiro se envolva ativamente na definição de projetos regionais que estabeleçam políticas públicas para o território. A nova dinâmica internacional, no entanto, impõe uma busca pela apropriação de recursos estratégicos necessários para o crescimento da economia global (Amin, 2018).

A preocupação com os altos índices de desmatamento parte também do descuido do Estado brasileiro com a preservação do patrimônio natural do país. Nesse sentido,

[...] a complexidade do controle ambiental, no Brasil, tem sido a grande preocupação de diversos órgãos governamentais e não governamentais na perspectiva de definir políticas dirigidas a tomar ações concretas para controlar a perda da biodiversidade da região Amazônica (Amin, 2015, p. 24).

Não surpreende, porém, que as ações estejam principalmente direcionadas às florestas tropicais e subtropicais, nas quais a Amazônia é a maior e a mais debatida internacionalmente. Segundo Amin,

[...] a região Amazônica, detentora do maior estoque de recursos estratégicos – água, minerais e biodiversidade – do planeta, passou a ser o centro das atenções internacionais. Configura-se, assim, uma nova realidade geopolítica para a Amazônia, exigindo suas grandes riquezas maior presença do Estado na região, assim como a instrumentalização de políticas que visem a alavancar não só seu crescimento social e econômico, mas também seu desenvolvimento sustentável (Amin, 2018, p. 18).

Sob esse aspecto, os governos regionais e locais ficam mais dependentes de investimentos estrangeiros, frequentemente provenientes de financiadores privados. Ainda que projetos sejam concebidos por municípios ou estados brasileiros, quando esses são dependentes do capital estrangeiro para sua realização, podem ameaçar a noção de soberania brasileira. Isso ocorre porque essas fontes de financiamento, embora possam ter certa autonomia, são voláteis, uma vez que estão sujeitas aos interesses privados dos investidores estrangeiros.

O contexto de avanço das mudanças climáticas, acelerado pela devastação das florestas tropicais, como ocorre no caso brasileiro, não se limita a esse único fator gerador. Porém, essa conjuntura contribui para aumentar o alerta dos países amazônicos quanto aos cuidados com a região e à contestação da soberania sobre seus territórios. Logo, o papel fundamental que a região desempenha nas mudanças globais é nitidamente reconhecido, o que intensifica a atenção internacional voltada para a Amazônia e sua importância no futuro, levantando questionamentos sobre o bem comum e o equilíbrio ambiental do planeta (Aragón, 2018).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A velocidade da informação faz com que tenhamos cada vez mais notícias dos desastres, banalizando-os e criando uma falsa impressão de que aumentaram. A expansão territorial, tanto urbana quanto rural, vem ocupando áreas cada vez mais vulneráveis e tornando os espaços cada vez mais desiguais. Dessa forma, não se deve combater o “clima”, mas combater o uso e o modo de exploração do espaço geográfico por um capitalismo selvagem que não leva em consideração que o planeta precisa ser preservado.

As soluções apresentadas nos grandes fóruns de debates de nível global esbarram em muitos interesses econômicos e não conseguem construir uma resposta mais eficaz e efetiva para as mudanças em curso. É preciso que o devastador modo de produção capitalista seja criticamente repensado e que a harmonia entre sociedade e natureza ganhe centralidade na maneira com que a vida humana existe no planeta.

A globalização imposta pelo capitalismo torna esse horizonte mais distante, mas é possível pensar na organização cultural de outros povos para construir uma economia ecológica. É preciso também criatividade para ousar repensar a organização societária por outros meios, sendo capazes de perceber o nosso papel histórico e crítico.

Referências

AMIN, Mario Miguel. A Amazônia na geopolítica mundial dos recursos estratégicos do século XXI, **Revista Crítica de Ciências Sociais** [on-line], v. 107, 23 p., 2015.

ARAGÓN, Luís Eduardo. A dimensão internacional da Amazônia: um aporte para sua interpretação. **Rev. NERA**, Presidente Prudente, ano 21, n. 42, p. 14-33, 2018.

ARTAXO, Paulo. As três emergências que nossa sociedade enfrenta: saúde, biodiversidade e mudanças climáticas. **Estudos Avançados**, v. 34, n. 100, p. 53-66, 2020. DOI: <https://doi.org/10.1590/s0103-4014.2020.34100.005>.

BECKER, Bertha. A Amazônia como um território estratégico e os desafios às políticas públicas. In: SIFFERT FILHO, Nelson Fontes; SANTIAGO, Marcus Cardoso; MAGALHÃES, Walsey de Assis; LASTRES, Helena Maria Martins. **Um olhar territorial para o desenvolvimento: Amazônia**. Rio de Janeiro: Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, 2014.

BRASIL. Ministério de Ciência, Tecnologia e Inovações. Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais. **Estimativa de desmatamento por corte raso na Amazônia Legal para 2021 é de 13.235 km²**. São José dos Campos: INPE, 27 out. 2021, Disponível em: <https://www.gov.br/inpe/pt-br/assuntos/ultimas-noticias/divulgacao-de-dados-prodes.pdf>. Acesso em: 11 jan. 2023.

BRASIL. Ministério de Ciência, Tecnologia e Inovações. Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais. **Projeto PRODES - Projeto de Estimativa de Desflorestamento da Amazônia**. Taxas anuais do Desmatamento -1988 até 2021. São José dos Campos: INPE, 2021. Disponível em: http://terrabrasilis.dpi.inpe.br/app/dashboard/deforestation/biomes/legal_amazon/rates. Acesso em: 11 jan. 2023.

CAMPELLO, Marcelo. A Questão Ambiental e a Nova Geopolítica das Nações: Impactos e Pressões sobre a Amazônia Brasileira. **Espaço Aberto**, Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, p. 131–148, 2013.

CONVENÇÃO-QUADRO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE MUDANÇAS CLIMÁTICAS. **Contribuições Nacionalmente Determinadas – Brasil**. Disponível em: <https://www4.unfccc.int/sites/NDCStaging/Pages/Party.aspx?party=BRA>. Acesso em: 11 jan. 2021.

DECLARAÇÃO DOS LÍDERES DE GLASGOW SOBRE FLORESTAS E USO DO SOLO. Glasgow, 2022. Disponível em: <https://ukcop26.org/glasgow-leaders-declaration-on-forests-and-land-use/>. Acesso em: 31 jul. 2022.

PAINEL INTERGOVERNAMENTAL SOBRE MUDANÇAS CLIMÁTICAS - IPCC. **Aquecimento Global de 1,5 °C**. Relatório especial do Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas (IPCC) sobre os impactos do aquecimento global de 1,5°C acima dos níveis pré-industriais e respectivas trajetórias de emissão de gases de efeito estufa, no contexto do fortalecimento da resposta global à ameaça da mudança do clima, do desenvolvimento

sustentável e dos esforços para erradicar a pobreza: Sumário para Formuladores de Políticas. 2018. Tradução de MCTIC, 2019. Disponível em: <https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2019/07/SPM-Portuguese-version.pdf>. Acesso em: 17 jan. 2021.

PAINEL INTERGOVERNAMENTAL SOBRE MUDANÇAS CLIMÁTICAS - IPCC. **Mudança do clima e terra.** Relatório especial do IPCC sobre mudança do clima, desertificação, degradação da terra, manejo sustentável da terra, segurança alimentar, e fluxos de gases de efeito estufa em ecossistemas terrestres: Sumário para Formuladores de Políticas. Tradução: Governo do Brasil, 2020. Disponível em: <https://antigo.mctic.gov.br/mctic/export/sites/institucional/ciencia/SEPED/clima/arquivos/IPCC/SRCL.Port-WEB.pdf>. Acesso em: 17 jan. 2021.

PAINEL INTERGOVERNAMENTAL SOBRE MUDANÇAS CLIMÁTICAS - IPCC. **Mudança do Clima 2021: A Base Científica.** Contribuição do Grupo de Trabalho I ao Sexto Relatório de Avaliação do Painel Intergovernamental sobre Mudança do Clima Sumário para Formuladores de Políticas. 2021. Disponível em: https://www.gov.br/mcti/pt-br/acompanhe-o-mcti/sirene/publicacoes/relatorios-do-ipcc/arquivos/pdf/IPCC_mudanca2.pdf. Acesso em: 17 jan. 2021.

LOUREIRO, Violeta. A Amazônia do século XXI: Novas formas de desenvolvimento. **Revista Direito GV**, São Paulo, v. 8, n. 2, p. 527-552, Jul-Dez 2012.

MARENGO, José A.; SOUZA JUNIOR, Carlos. **Mudanças climáticas: impactos e cenários para a Amazônia.** São Paulo: Alana *et al.*, dez. 2018. Disponível em: https://www.oamanhae hoje.com.br/assets/pdf/Relatorio_Mudancas_Climaticas-Amazonia.pdf. Acesso em: 20 jan. 2021.

MARQUES, Marta Inez Medeiros. Financiamento Ambiental, Mudanças Climáticas e o Agronegócio no Brasil. *In:* MIOLA, Iagê Zendron; JUNQUEIRA, Gabriela De Oliveira; COUTINHO, Diogo R.; PROL, Flávio; VECCHIONE-GONÇALVES, Marcela; FERRANDO, Tomaso (Orgs.). **Finanças Verdes no Brasil: Perspectivas Multidisciplinares Sobre o Financiamento da Transição Verde.** São Paulo: Blucher, 2022.

MIOLA, Iagê Zendron; JUNQUEIRA, Gabriela De Oliveira; COUTINHO, Diogo R.; PROL, Flávio; VECCHIONE-GONÇALVES, Marcela; FERRANDO, Tomaso. Desvendando Limites e Potenciais das Finanças Verdes no Brasil. Introdução: desvendando limites e potenciais das finanças verdes no Brasil. *In:* MIOLA, Iagê Zendron; JUNQUEIRA, Gabriela de Oliveira; COUTINHO, Diogo R.; PROL, Flávio; VECCHIONE-GONÇALVES, Marcela; FERRANDO, Tomaso (Orgs.). **Finanças Verdes no Brasil: Perspectivas Multidisciplinares Sobre o Financiamento da Transição Verde.** São Paulo: Blucher, 2022.

NATIONAL AERONAUTICS AND SPACE ADMINISTRATION (NASA). **Our World in Data.** Global warming: monthly temperature anomaly. Disponível em: <https://ourworldindata.org/explorers/climate-change>. Acesso em: 24 mar. 2023.

NOVAES, Carla Aparecida Maia. **O Brasil nas Conferências das Partes da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima.** Trabalho de Conclusão de Curso. (Graduação em Relações Internacionais) – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, 2016.

OBSERVATÓRIO DO CLIMA. **Sistema de Estimativas de Emissões e Remoções de Gases de Efeito Estufa**. Emissões de Gases de Efeito Estufa no Brasil. 1988 – 2020. Disponível em: https://plataforma.seeg.eco.br/total_emission#. Acesso em: 11 jan. 2021.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. **Geopolítica Ambiental: A construção ideológica do Desenvolvimento Sustentável [1945-1992]**. Rio de Janeiro: Autografia, 2019.

OLIVEIRA, Leandro Dias de; GANZER, Carolina Nicácio; COLBERT, Caroline Rocha Travassos. Geopolítica da Amazônia: Notas sobre defesa das fronteiras, desenvolvimento sustentável e saberes florestais. *In*: STOYANOV, Petar; SIMEONOVA, Velislava.(Orgs.). **Latin America: Space, society, economy**. Sofia and Barcelona: St. Kliment Ohridski University Press, 2018.

PACTO CLIMÁTICO DE GLASGOW. Glasgow, 2021. Disponível em: https://unfccc.int/sites/default/files/resource/cma2021_L16_adv.pdf. Acesso em: 31 jul. 2022.

REAL SOLUTIONS NOT NET ZERO. **A Global Call for Climate Action**. Disponível em: <https://www.realsolutions-not-netzero.org/>. Acesso em: 23 jul. 2022.

THE LEAF COALITION. **The LEAF Coalition: Lowering Emission by Accelerating Forest finance**. Disponível em: <https://leafcoalition.org/>. Acesso em: 11 jan. 2021.

UNITED NATIONS. Conference of the Parties serving as the meeting of the Parties to the Paris Agreement (CMA). **Session CMA 3: Glasgow Climate Change Conference – October-November 2021**. Glasgow, United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland: United Nations Climate Change, 8 mar. 2022.

WRI Brasil. **COP 27: principais resultados e perspectivas para 2023**. Disponível em: <https://www.wribrasil.org.br/noticias/cop27-principais-resultados-e-perspectivas-para-2023>. Acesso em: 2 maio 2023.

Capítulo 12

Desenvolvimento industrial e impactos ambientais: um estudo sobre a BRF Seropédica (RJ)

Suênia Braga Lucas Suplino de Souza

INTRODUÇÃO

Quando se pensa em industrialização e desenvolvimento industrial, é impossível não associar tais processos às transformações do espaço geográfico. É importante ressaltar que as atividades industriais geram impactos ambientais, uma vez que a maioria das indústrias utiliza recursos naturais e *commodities* em sua linha de produção, sendo também potencialmente poluidoras do meio ambiente. Para analisar essa relação em uma escala local, a investigação focará na análise de uma indústria recém-instalada no município de Seropédica. Nos últimos anos, Seropédica tem experimentado o processo de reestruturação territorial-produtiva, termo utilizado para descrever as mudanças na estrutura da produção industrial, que envolvem também a migração das fábricas dos grandes centros urbanos para as cidades mais periféricas (Oliveira, 2020).

Durante o governo do ex-prefeito Alcir Fernando Martinazzo (2013-2016), o município adotou o *slogan* de “cidade sustentável”. Lembra Leandro Oliveira (2017, p. 302) que “vale asseverar que a construção da “Seropédica Sustentável” ocorreu concomitantemente ao seu desenvolvimento econômico industrial”. Em outros termos, uma cidade ainda de feições rurais, mas que assistia ao alvorecer de um modelo de desenvolvimento econômico, passando a abrigar diversas indústrias e condomínios logísticos, e adota politicamente um *slogan* vinculado à questão ambiental (Oliveira L., 2017). Sendo assim, é necessário pensar se seria possível uma urbe, que experimenta um desenvolvimento industrial, manter um modelo de cidade sustentável.

O DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL DE SEROPÉDICA

O nome Seropédica já carrega em si o signo da especialização produtiva (Oliveira *et al.*, 2015, p. 29). O seu significado se origina da atividade agroindustrial de produção de seda, nos tempos em que o município era somente uma fazenda. “O topônimo advém de um neologismo formado por duas palavras: uma, de origem latina, *sericeo* ou *serico*, que significa seda, e outra, grega, *pais* ou *paidós*, que significa tratar ou consertar” (IBGE, 2017). “Da história com base na produção sericultora, Seropédica emerge atualmente como um novo polo atrativo de caráter industrial” (Oliveira *et al.*, 2015, p. 30). O município carrega uma história de produção e “industrialização” da seda, transitando do rural ao urbano, passando por uma reorganização espacial, ou melhor, por uma reestruturação territorial produtiva.

Nos últimos anos, o município vem-se destacando em virtude do aumento crescente da atividade industrial na cidade. “Seropédica tem atraído novos vetores produtivos, em especial, do ramo industrial e logístico (Oliveira L. 2015, p. 3)”. Segundo Oliveira (2017), esse desenvolvimento industrial vem ocorrendo desde 2013:

Seropédica atrai investimentos diversos, dentre os quais merecem destaque: a instalação dos galpões de transitório de mercadorias Pavi do Brasil Pré-Fabricação, Tecnologia e Serviços Ltda. e Vallourec & Sumitomo Tubos do Brasil, ambos na Estrada Reta de Piranema [RJ-099]; os condomínios logísticos Golgi Seropédica, na RJ-125, e VBI LOG Seropédica, próximo à Rodovia Presidente Dutra – além dos Condomínios Logísticos Seropédica I e II, Multimodal Seropédica, CCP Seropédica, Seropédica Park e Galpão da Capital Brasileiro de Empreendimentos Imobiliários Ltda. (Casas Bahia), todos em fase de instalação; a inauguração de condomínios industriais no retroporto de Itaguaí; a efetivação do Polo Industrial de Seropédica – onde já estão presentes a Eletrobolt, a alimentícia Panco, a Mefertec Engates Rápidos e a Eletrobolt; e, por fim, a instalação de uma unidade da Procter & Gamble no limite com a cidade vizinha de Paracambi (Oliveira, 2017, p. 304-305).

Existem instalações de outros novos empreendimentos em Seropédica, como uma unidade da Panco (Lua Nova Indústria e Comércio), Brasilit (Saint-Gobain do Brasil – Divisão Brasilit), SeroPlast (Produtos Hospitalares) e a mais recentemente foi a empresa BRF S.A., inaugurada em agosto de 2021. Além disso, o município conta com a atividade de extração de areia, possuindo um distrito areeiro. Esse é considerado um dos maiores do Brasil, com mais de 100 (cem) empresas de mineração, que abastecem aproximadamente 90% da areia para a construção civil da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (Ramadon, 2022).

Também existem diversos postos de gasolina pelo município, pedreiras e um Centro de Tratamento de Resíduos (CTR-Santa Rosa), criado para substituir o Aterro Sanitário de Gramacho (Duque de Caxias – RJ).

Tal empreendimento veio para suprir a demanda do lixo doméstico da cidade do Rio de Janeiro, que era depositado em Gramacho, considerado o maior lixão da América Latina, e também em Gericinó, ambos fechados concomitantemente à criação deste aterro” (Farias *et al.*, 2020, p. 7).

No mesmo local onde funciona o CTR-Santa Rosa, está localizada uma pequena indústria de produção de biogás, a Gás Verde. As atividades industriais e a chegada desses novos empreendimentos são de extrema importância para o desenvolvimento econômico da cidade e para a geração de empregos no município.

Desse modo, considera-se também o Produto Interno Bruto (PIB) de Seropédica. O PIB funciona como um parâmetro preliminar para conhecer a economia de um local. “Sendo assim, o PIB representa a dinâmica econômica do lugar, apontando o possível crescimento” (Sousa, 2022). Quanto maior for o PIB, maior é a atividade econômica gerada naquele local.

O PRODUTO INTERNO BRUTO (PIB) DE SEROPÉDICA

Para entender como está o desenvolvimento industrial no município de Seropédica, o PIB será usado como parâmetro (Gráfico 3).



Gráfico 3: PIB do Município de Seropédica

Fonte: IBGE Cidades, 2020.

Tendo como base o Gráfico 3, é possível observar que, nos anos de 2017, 2018 e 2019, o PIB teve um aumento significativo em comparação aos anos anteriores. Esses dados indicam que Seropédica está vivenciando uma fase de desenvolvimento econômico. Seriam, então, as recentes indústrias instaladas no município influenciadoras desse desenvolvimento econômico na região?

No portal gov.br, no Painel Mapa de Empresas, há dados disponíveis sobre novas instalações de empresas no município. Entre 2010 e julho de 2022, Seropédica recebeu 10.031 novas empresas, divididas conforme ilustra a Figura 7.



Figura 7: Empresas abertas no município de Seropédica divididas por porte.

Fonte: Elaborado pela autora.

Realizando uma análise mais detalhada do ramo “industrial”, existe uma aba disponível na plataforma que permite selecionar as empresas por atividade econômica. Contudo, os dados disponíveis nessa plataforma são um pouco confusos. Para a elaboração do Gráfico 2, foram extraídos dados classificados no ramo de “fabricação”. Já no Gráfico 3, estão apresentados os dados sobre o número de novas instalações de empresas no município.

Ao realizar um comparativo entre os anos e a quantidade de novas instalações, observa-se que, em 2021, houve um número elevado de novas instalações. Em relação à administração local, no primeiro ano de mandato do atual prefeito, Lucas Dutra, o número de instalações foi superior ao registrado em períodos anteriores.

Em uma entrevista concedida ao *Jornal Atual* (Entrevista: ..., 2020), o prefeito Lucas Dutra afirmou ter visitado diversas fábricas no município e que a “perseguição” aos empreendimentos iria acabar. Ele continuou dizendo: “Não podemos perder tempo, precisamos tirar Seropédica do atraso e colocar o município no Mapa do Desenvolvimento Econômico”.

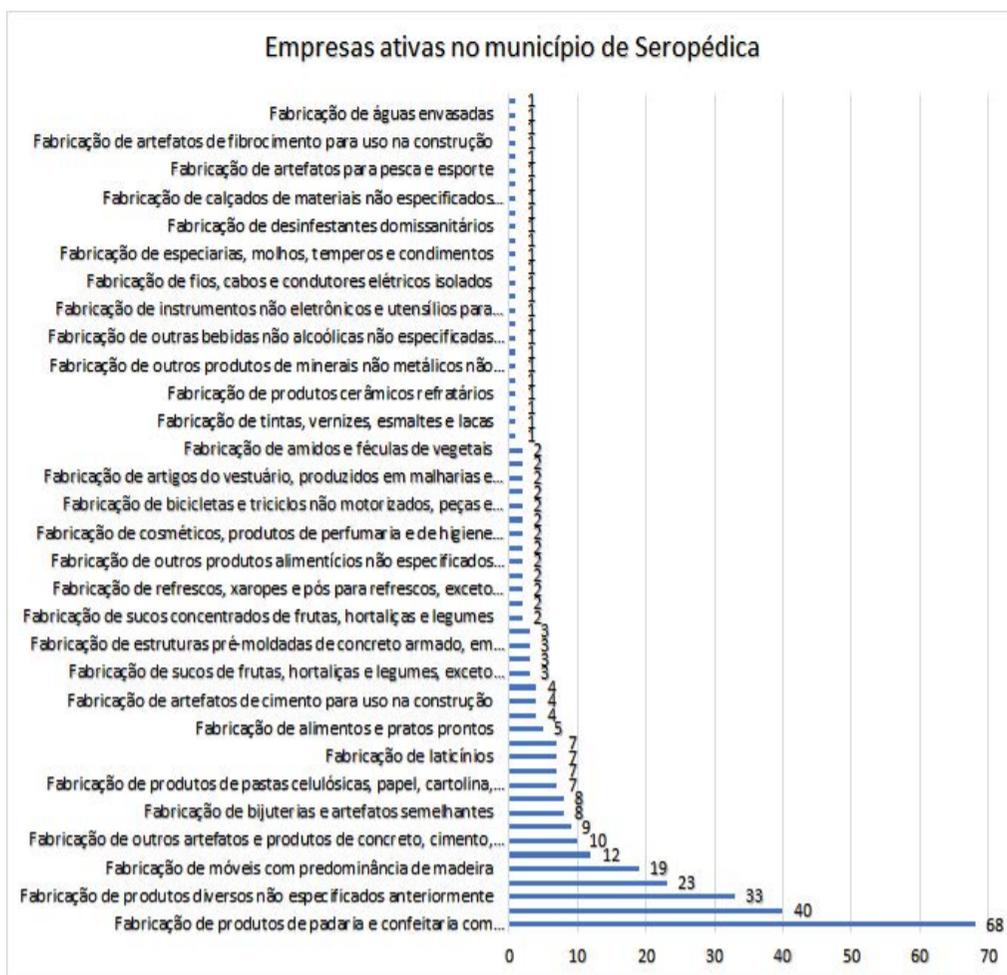


Gráfico 4: Empresas do ramo de fabricação ativas no município
Fonte: GOV-Painel Mapa Empresas. Elaborado pela autora.

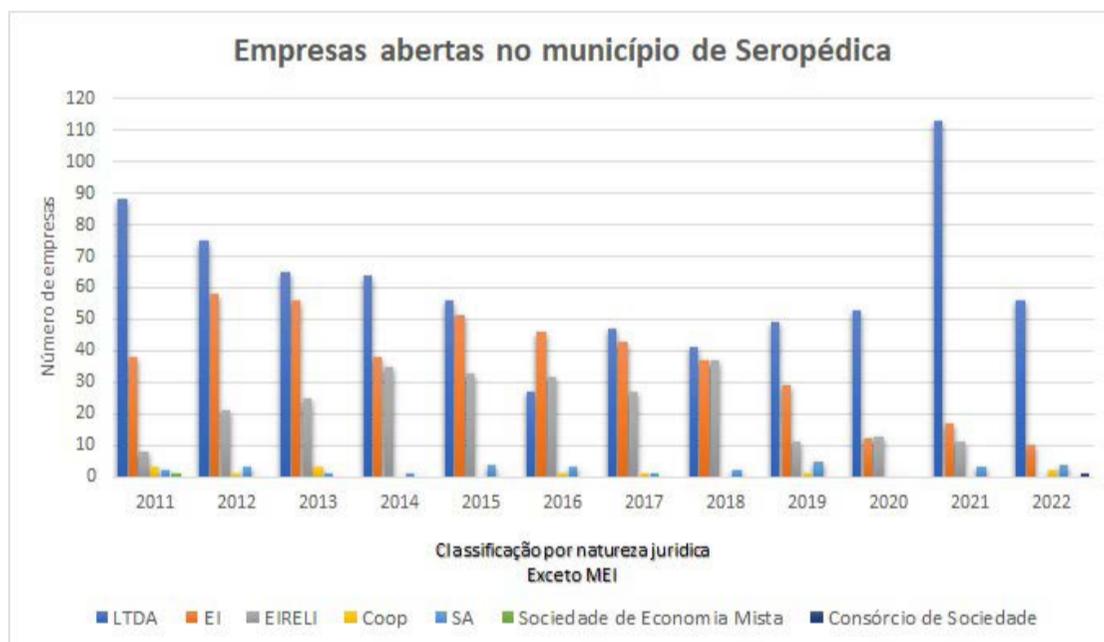


Gráfico 5: Empresas abertas no município de Seropédica, de 2011 a jul-2022
Fonte: GOV-Painel Mapa Empresas. Elaborado pela autora.

Tendo em vista o interesse do prefeito no desenvolvimento econômico da cidade, pode-se levantar a seguinte indagação: *estaria se configurando um novo cenário para os empreendimentos se instalarem no município?*

“Ambientalmente, desenvolvimento significa uma ruptura do estatuto da natureza, que passa a ser transformada em matéria-prima, combustível, recurso econômico e *commodity* presente e futura” (Oliveira, 2020, p. 4). O desenvolvimento industrial é um agente causador de impactos ambientais, considerando que as atividades industriais são potencialmente poluidoras e moldam o espaço geográfico. *Como mitigar, evitar ou controlar os impactos ambientais decorrentes do desenvolvimento industrial no município de Seropédica?*

O CASO DA BRF

A empresa BRF S.A., inscrita sob o CNPJ de n. 01. 838. 723/0472-71, está situada no município de Seropédica, na Estrada Santa Alice, s/n. - Lotes 15/17/19, onde realiza o serviço de fabricação de produtos embutidos. “No dia em que completa 87 anos, a BRF inaugurou em Seropédica, na Baixada Fluminense, no Rio, a sua primeira fábrica destina exclusivamente para produção de salsichas” (Ribas, 2021). A fábrica foi inaugurada em agosto de 2021 e, desde então, vem operando no município. A BRF S.A. é uma das maiores companhias de alimentos do mundo, considerada uma empresa global, com mais de 30 marcas em seu portfólio, entre elas, Sadia, Perdigão, Qualy.

A fábrica está localizada no “polo industrial” do município, onde já estão instaladas outras fábricas, como a Brasilit e a Panco (Figuras 2 e 3). A BRF ocupa uma posição estratégica no município, com fácil acesso ao Arco Metropolitano e à Rodovia Presidente Dutra, o que, conforme Brandão (2021), “garante facilidade no recebimento de matérias-primas, insumos e no escoamento da produção de forma eficiente para todo o Sudeste, que é um dos maiores mercados consumidores de salsichas do país”.

Até o primeiro trimestre de 2022, a fábrica pretende gerar mais de 400 empregos diretos, conforme destaca Brandão (2022). Considerando que a maior parte dos funcionários são munícipes, essa geração de empregos influencia diretamente na movimentação da economia local.



Figura 8: Localização da BRF em Seropédica.

Fonte: Google Earth Pro, 2022.

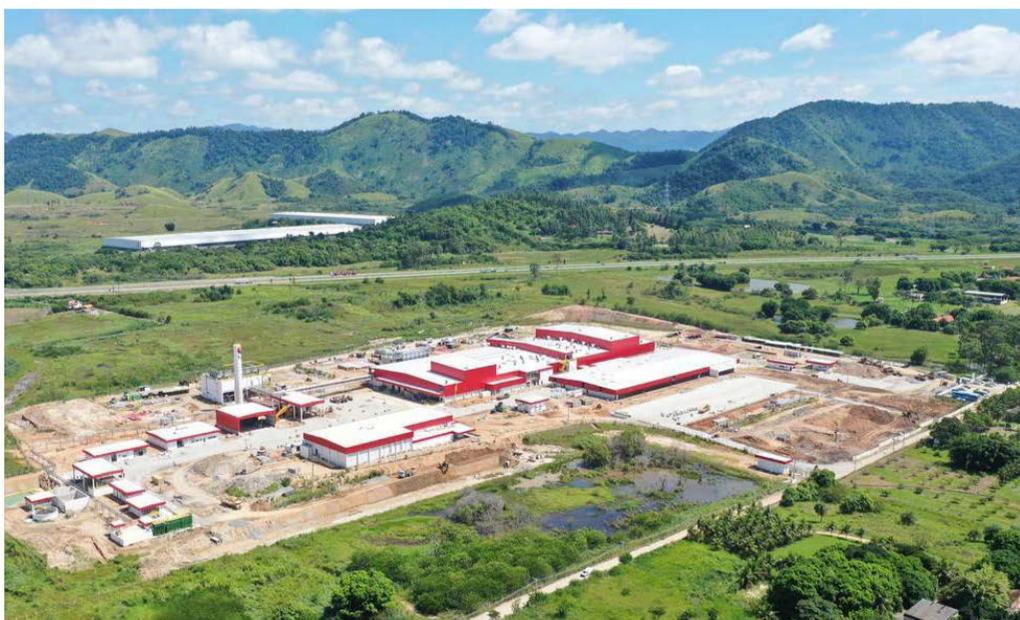


Figura 9: Fábrica da BRF S.A.

Fonte: Ribas, 2021.

A BRF S.A. é uma empresa renomada e, de acordo com as informações em sua página eletrônica oficial, adota uma postura séria em relação às questões de sustentabilidade. Na seção dedicada à responsabilidade ambiental, a empresa assume diversos compromissos voltados para a preservação do meio ambiente. Entre esses compromissos, destaca-se a Política de Saúde, Segurança e Meio Ambiente (SSMA), disponível no site oficial da companhia, que inclui, entre outras diretrizes, o compromisso com a “preservação e conservação do meio ambiente e prevenção da poluição”. Nesse contexto, é possível abordar os impactos ambientais gerados pela fábrica localizada no município de Seropédica.

OS IMPACTOS AMBIENTAIS DA ATIVIDADE DE FABRICAÇÃO DE SALSICHA

A partir dos dados obtidos no Relatório de Vistoria n. 69/2022, processo n. EXT-PD/014.17819/2021 – Requerimento de Licença de Operação, disponível no *site* do Instituto Estadual do Ambiente (Inea) (Rio de Janeiro, 2022), órgão responsável pelo licenciamento da empresa, foi possível identificar os principais impactos ambientais ocasionados pela atividade da BRF S.A. no município de Seropédica.

Os principais impactos ambientais encontrados foram:

- **Supressão da vegetação:** no terreno onde a fábrica está situada, foi necessário realizar a supressão vegetal de 0,91 ha em estágio inicial de regeneração e 0,88 ha de cercas vivas, além de 72 indivíduos arbóreos isolados. Os impactos da supressão vegetal podem ser considerados como perda da biodiversidade e prejuízos à fauna local;
- **Abastecimento hídrico:** segundo dados do relatório, conforme informado em Cadastro Industrial protocolado aos autos, o empreendimento utiliza água proveniente do sistema de captação pluvial, bem como água extraída de poços artesianos. O consumo de água é estimado em 501 m³/dia (água subterrânea: 387 m³/dia; água pluvial: 114 m³/dia). A BRF possui autorização de outorga para uso das águas subterrâneas (OUT n. IN008750), utilizando um total de seis poços. Como já existiam alguns poços desativados no terreno, a BFR solicitou autorização para tamponamento desses. A captação de água subterrânea, se realizada de forma incorreta, pode levar à contaminação e à poluição total da água subterrânea, causando um prejuízo ambiental irreparável;
- **Estação de Tratamento de Água (ETA):** as águas subterrâneas precisam passar por um tratamento específico de acordo com as características analisadas e encaminhadas para o reservatório de água tratada (cisterna), o qual também é abastecido por água pluvial tratada. O lodo adensado é recalcado para o sistema de deságue por meio da Prensa Parafuso da ETA. O resíduo sólido é retirado por meio de caçamba e destinado de acordo com a sua classe. O lodo gerado em ETA é um resíduo e, portanto, sua destinação deve ser compatível com as diretrizes da lei n. 12. 305/2010 (Achon; Cordeiro, 2015). O lodo então deve ser destinado para um aterro sanitário ou local específico, pois o descarte de forma incorreta pode causar problemas ao meio ambiente;
- **Efluentes líquidos:** estima-se a geração de efluente com característica orgânica proveniente de sanitários, com vazão de 49,21 m³/dia e carga orgânica total na ordem de 25,9 kg DBO/dia, referente aos 518 (quinhentos e oito) colaboradores, de acordo com a DZ-215.R.4 - Diretriz de Controle de Carga Orgânica Biodegradável em

Efluentes Líquidos de Origem Sanitária (alterada pela NOP-Inea-45, que estabelece critérios e padrões de lançamento de Esgoto Sanitário). Os efluentes gerados na empresa são diferenciados em corrente de efluente industrial 01 e corrente de efluente industrial 02. A corrente de efluente industrial 01 engloba: tingimento, trocas térmicas (condensadores e caldeira), demandas externas (contenção), desidratação do lodo da ETE; enquanto a corrente de efluente industrial 02 se refere ao processo produtivo e higienização. Os efluentes líquidos gerados precisam ser direcionados para a ETE, antes de serem lançados em corpo hídrico, pois, se lançados sem o devido tratamento, podem contaminar o corpo hídrico;

- **Estação de Tratamento de Esgoto (ETE):** a ETE, com capacidade de 25 m³/h, é constituída pelos seguintes processos de tratamento: preliminar (remoção de sólidos grosseiros e equalização); físico-químico (flotador) e biológico (lodos ativados em aeração prolongada). Após passar por todo o procedimento, o efluente final tratado é encaminhado, por tubulação subterrânea, para o lançamento no corpo hídrico receptor, o rio Valão dos Bois. E parte do lodo biológico sedimentado no decantador é recirculado para o tanque de aeração e o excedente é direcionado para desidratação na prensa parafuso. Entretanto, segundo o relatório, foi observado pela área técnica que o efluente final apresentava coloração escura e que a ETE necessita de adequações para que seja possível atender plenamente a legislação em vigor. Nesse caso, é possível notar uma falha no tratamento de esgoto, em que somente uma análise minuciosa poderia dizer se de fato a água estava em condições para ser lançada em corpo hídrico. Na análise realizada pelos técnicos do Inea, a cor não estava satisfatória;



Figura 10: Amostra do efluente final com coloração escura.

Fonte: Relatório de vistoria do Inea, 2022.

- **Emissões atmosféricas:** é possível observar que a poluição atmosférica é inevitável para que o maquinário funcione, sendo necessária a queima de alguns combustíveis e geração de alguns gases. Entre esses gases estão o NO_x e o CO₂, considerados nocivos. “O NO_x, um contaminante atmosférico, e o CO₂, um gás de efeito estufa (O Nox... 2015)”. Esses gases lançados não são somente nocivos à atmosfera mas também à população ao entorno da fábrica. Todavia, alguns dados são relevantes na produção industrial da BRF: (i) trata-se de Fonte de Geração de Poluente do Ar Túnel de cozimento da salsicha, com capacidade de 7,6 ton/h; (ii) são gerados poluentes, como substâncias odoríferas características, provenientes dos processos de cozimento e defumação material particulado e de monóxido de carbono referente à defumação (por meio fumaça natural produzidos nos fumeiros que utilizam serragem); (iii) não

há sistema de controle para essa fonte; (iv) não há padrão específico definido para a fonte nas legislações nacional e estadual; (v) há caldeira que utiliza cavaco como combustível, com capacidade de 5.000 kg vapor/h; (vi) há poluentes gerados por gases de combustão (CO, CO₂ e NO_x) e material particulado, assim como gases específicos causadores de odor característico, como compostos enxofre, não havendo sistema de controle para essa fonte; (vii) há a descarga das válvulas de segurança do sistema de refrigeração (eventuais vazamentos de amônia);

- **Resíduos:** os principais resíduos perigosos (Classe I) gerados no empreendimento são: lâmpadas, baterias, bombonas ou tonéis contaminados, resíduos de tintas, pincéis e embalagens, óleo mineral e lubrificante usado, material contaminado com óleo, embalagens químicas de frascos de reagentes, embalagens plásticas contaminadas, EPIs contaminados e trapos contaminados, resíduos de saúde. Os resíduos não perigosos (Classe II) comumente gerados incluem: papel, papelão, plástico, lodo da estação de tratamento, cinzas provenientes da queima de lenha (cavaco) da caldeira, resíduo urbano, sucata metálica não contaminada e pallets de madeira. Cumpre mencionar que a empresa está vinculada ao Sistema *On-line* de Transporte de Manifesto de Resíduos (MTR), reportando a movimentação dos resíduos gerados por meio do sistema de dados do Inea. Os resíduos classe I precisam de uma observação nessa análise, pois seu acondicionamento deve ser em local apropriado, para evitar a poluição do solo. Tendo em vista que o local possui poços artesianos, deve-se também diminuir a chance de poluição das águas subterrâneas;
- **Poluição sonora:** as principais fontes de ruído da BRF são provenientes, principalmente, dos equipamentos de utilidades, como compressores, condensadores, bombas, caldeira, entre outros; também dos equipamentos de produção, além do trânsito de caminhões para o recebimento de matéria-prima e expedição do produto final. Porém, recomenda-se buscar a implantação de barreira acústica para a casa de máquinas. O problema da poluição sonora é o prejuízo que ela gera à fauna local. A poluição sonora causa perturbação para os animais ali existentes, levando-os até a migrar para outros locais (Rio de Janeiro, 2022). “São notáveis os efeitos adversos na vida selvagem. De fato, para os especialistas, o ruído pode perturbar os padrões de reprodução, aleitamento e, inclusive, contribuir para a extinção de algumas espécies” (Iberdrola, 2022).

Existe outro processo de extrema importância que também precisa ser analisado: o processo n. EXT-PD/014. 3085/2018 - Autorização ambiental para manejo de fauna selvagem em licenciamento ambiental. Nesse instrumento jurídico, foi solicitada a autorização ambiental para manejo da fauna existente na área na qual a fábrica está instalada. Cabe ressaltar que a fábrica se encontra localizada a cerca de um quilômetro da Floresta Nacional Mário Xavier. Transcreve-se o parecer do Inea:

Cabe destacar que empreendimento se encontra a cerca de um quilômetro da Floresta Nacional Mário Xavier, Unidade de Conservação de Uso sustentável, no qual foi identificada a espécie de rivulídeos *Notholebias minimus*. Ressalta-se que os rivulídeos são sempre encontrados em ambientes aquáticos sazonais, que são formados durante as épocas chuvosas e podem permanecer secos por longos períodos.

A localidade não apresentou adensamento faunístico considerável, apresentando apenas indivíduos ordinários e de fácil deslocamento. No entanto foi identificada a

presença de áreas alagadas nas quais julga-se necessária a realização de levantamento de ictiofauna considerando a proximidade com a FLONA Mário Xavier, no qual já foram identificados indivíduos de rivulídeos.

Sendo assim, sugere-se o indeferimento do pedido de Autorização Ambiental (AA) de manejo de fauna, visando o afugentamento e resgate durante a supressão de vegetação e o monitoramento de fauna silvestre, já que o mesmo será contemplado no âmbito do processo E07/002. 11294/2015 (Rio de Janeiro, 2022).

Com base nesses dados, é possível concluir que, na área de instalação da fábrica, existiam registros da presença de rivulídeos, havendo o “Afugentamento de fauna”. A espécie *Notholebias minimus* é considerada endêmica – “conhecida como Peixe das Nuvens [...] é uma espécie endêmica do estado do Rio de Janeiro” (Souza; Vargas, 2020). Logo, é possível afirmar que, nesse caso, constitui também um impacto ambiental na fauna.

No processo n. EXT-PD/014. 17819/2021, o Inea sugere uma Reserva Legal para preservação das áreas com ocorrência de Rivulídeos e Tabebuias:

A empresa deverá retificar o Cadastro Ambiental Rural (CAR), caso opte pela alteração da área da Reserva Legal inserida no atual Cadastro Ambiental Rural (CAR), considerando o “nada a opor” da GELAF com relação à sugestão que contempla a preservação das áreas de ocorrência de Rivulídeos e de Tabebuias, de modo que estas duas espécies ameaçadas de extinção fiquem inseridas na Reserva Legal.

A última entrega do processo de Licença de Operação no Inea foi realizada em maio de 2022. Até o momento, não foi possível localizar dados mais recentes do que os aqui abordados.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta pesquisa teve como objetivo analisar o desenvolvimento industrial no município de Seropédica, que se intensificou nos últimos anos, resultando em transformações no espaço geográfico, especialmente por meio dos impactos ambientais e da degradação ambiental.

Não há dúvidas de que esse desenvolvimento gerou o surgimento de um polo industrial em expansão em Seropédica. Em razão disso, possibilitou a vinda não apenas de indústrias nacionais, mas também de empresas globais, como a P&G e a BRF S.A., esta última recentemente inaugurada. Com base na pesquisa realizada, pode-se afirmar que, se depender do governo municipal atual, a instalação de novos empreendimentos na cidade continuará a crescer e contará com o incentivo do atual prefeito, Lucas Dutra.

No entanto, a questão que preocupa é a dos impactos ambientais no município, que já sofre com os efeitos da atividade de extração de areia, as pedreiras e o aterro sanitário em operação em Seropédica. Agora, o município também enfrenta os impactos de um polo industrial em constante expansão. É possível que os órgãos fiscalizadores contribuam para a mitigação dos impactos ambientais ocasionados pelo desenvolvimento industrial, o que dependerá do nível de impacto gerado. Contudo, é essencial uma fiscalização incessante para garantir a realização do monitoramento adequado.

Esta pesquisa se concentrou na análise do caso da BRF, uma empresa renomada e, em teoria, comprometida com o meio ambiente e com projetos sustentáveis. No entanto, entendeu-se que é impossível uma indústria não gerar impactos ambientais durante suas

atividades, desde a instalação do empreendimento até o início de seu funcionamento. Como evidenciado nesse caso específico, houve supressão vegetal em uma área localizada a poucos quilômetros da Flona Mário Xavier, resultando na perturbação da fauna local. Esse impacto se torna ainda mais prejudicial devido à presença de uma espécie endêmica naquela região.

Além disso, é importante ressaltar a questão da poluição atmosférica. Durante o funcionamento das máquinas da BRF, diversos gases poluentes são emitidos. Esses poluentes são extremamente prejudiciais ao meio ambiente e afetam a saúde da população. No entanto, de acordo com o relatório do Inea, a emissão desses gases não foi impedida para a concessão da Licença de Operação, pois os níveis estavam dentro dos limites permitidos. Isso levanta a questão: esses níveis realmente são seguros e não prejudiciais?

Ademais, constatou-se que o efluente final da estação de tratamento de esgoto da BRF não estava adequado para ser lançado no curso hídrico, conforme exigido pela legislação. Isso reforça que, apesar de a BRF ser uma indústria renomada, ela ainda gera impactos ambientais que precisam ser mitigados.

É provável que existam condições na Licença de Operação para a mitigação desses impactos ambientais, mas talvez o Inea não tenha total controle sobre a fiscalização desses efeitos. Cabe refletir sobre as capacidades da fiscalização municipal. A Secretaria Municipal de Meio Ambiente de Seropédica (SEMAS) e os técnicos fiscalizadores têm condições de acompanhar os impactos ambientais de todos os empreendimentos já instalados e os novos que estão sendo licenciados? É necessária uma fiscalização ambiental ativa e atuante para evitar ou mitigar os impactos das indústrias licenciadas. Contudo, mesmo com esforços contínuos, pode ser que esses esforços não sejam totalmente eficazes.

Vale destacar que a BRF S.A. foi inaugurada e está operando desde agosto de 2021, mas não foi possível localizar a Licença de Operação no *site* do Inea, apenas o processo de solicitação, que ainda está em trâmite. Isso evidencia que, independentemente da fiscalização constante ou não pelo órgão responsável, toda atividade industrial gerará impactos ambientais.

A construção do desenvolvimento sustentável em Seropédica, portanto, representa um imenso desafio.

Referências

ACHON, Cali Laguna; CORDEIRO, João Sérgio. Destinação e disposição final de lodo gerado em ETA -Lei 12. 305/2010. *In*: EXPOSIÇÃO DE EXPERIÊNCIAS MUNICIPAIS EM SANEAMENTO POÇOS DE CALDAS – MG. 19., 2015, Poços de caldas. **Anais...** Poços de Caldas: Associação Nacional dos Serviços Municipais de Saneamento, 2015. Disponível em: https://trabalhosassemmae.com.br/sistema/repositorio/2015/1/trabalhos/103/_151/t151t1e1a2015.pdf. Acesso em: 23 ago. 2023.

BRANDÃO, Thales. Com investimento de 300 milhões, BRF inaugura unidade em Seropédica, região metropolitana do Rio de Janeiro. **Cidade Marketing**, 2021. Disponível em: <https://www.cidademarketing.com.br/marketing/2021/08/24/com-investimento-de-300-milhoes-brf-inaugura-unidade-em-seropedica-regiao-metropolitana-do-rio-de-janeiro/>. Acesso em: 23 ago. 2023.

BRASIL. Empresas & Negócios. Painéis do Mapa de Empresas. **Portal gov.br**, 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/empresas-e-negocios/pt-br/mapa-de-empresas/painel-mapa-de-empresas>. Acesso em: 7 ago. 2023.

ENTREVISTA: Lucas Dutra dos Santos, prefeito eleito de Seropédica. **Jornal Atual**, Seropédica, 2020. Disponível em: <https://jornalactual.com.br/sem-categoria/entrevista-lucas-dutra-dos-santos-prefeito-eleito-de-seropedica/>. Acesso em: 27 ago. 2023.

FARIAS, Heitor Soares de; VARGAS, Karine Bueno; MARINO, Tiago Badre; SOUSA, Gustavo Mota de, LUCENA, Andrews José de. Vulnerabilidade socioambiental no Oeste Metropolitano do Rio de Janeiro: estratégias de prevenção a riscos. **Espaço e Economia: Revista Brasileira de Geografia Econômica**. v. IX, n. 19, 2020. Disponível em: <https://journals.openedition.org/espacoeconomia/14182>. Acesso em: 10 jul. 2022.

IBERDROLA. **Poluição sonora: como reduzir as consequências de uma ameaça invisível?** 2022. Disponível em: <https://www.iberdrola.com/sustentabilidade/o-que-e-poluicao-sonora-causas-consequencias-solucoes#:~:text=Segundo%20o%20servi%C3%A7o%20de%20Parques,a%20extin%C3%A7%C3%A3o%20de%20algumas%20esp%C3%A7oes>. Acesso em: 27 ago. 2023.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. Cidades. **Seropédica**. 2017. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/seropedica/historico>. Acesso em: 03 ago. 2022.

O NO_x, um contaminante atmosférico, e o CO₂, um gás de efeito estufa. **Estado de Minas**, Belo Horizonte, 4 nov. 2015. Disponível em: https://www.em.com.br/app/noticia/internacional/2015/11/04/interna_internacional,704478/o-nox-um-contaminante-atmosferico-e-o-co2-um-gas-de-efeito-estufa.shtml. Acesso em: 18 ago. 2023.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. A emersão da região logístico-industrial do Extremo Oeste Metropolitano fluminense: reflexões sobre o processo contemporâneo de reestruturação

territorial-produtiva. **Espaço e Economia: Revista Brasileira de Geografia Econômica**, ano IV, n. 7, 2015. Disponível em: <http://espacoeconomia.revues.org/1814>. Acesso em: 25 jul. 2023.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. A construção da Cidade Sustentável: Um estudo de caso sobre Seropédica (Rio de Janeiro, Brasil). In: PINA, Helena; REMOALDO, Paula; RAMOS, Maria da Conceição (Orgs.). **Grandes Problemáticas do Espaço Europeu** - Sociedade, Economia e Patrimônio em um Contexto de Maior Coesão Territorial. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto [FLUP-U.PORTO], 2017, Disponível em: <https://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/16171.pdf>. Acesso em: 30 jul. 2023.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. Ecologia política, reestruturação territorial-produtiva e desenvolvimento sustentável no Brasil: lições do extremo oeste da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. **Espaço e Economia: Revista Brasileira de Geografia Econômica**, ano IX, n. 19. Disponível em: <http://journals.openedition.org/espacoeconomia/16203> Acesso em: 14 ago. 2022.

RAMADON, Luis Fernando. Degradação Ambiental: Áreas de Seropédica. **ACCAMTAS**, 2016. Disponível em: <http://www.accamtas.com.br/p/degradacao-ambiental-seropedica.html#>. Acesso em: 15 jul. 2023.

RIBAS, Raphaela. BRF inaugura fábrica no Rio que vai produzir 140 toneladas de salsichas por dia. **O Globo**, 2021. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/brf-inaugura-fabrica-no-rio-que-vai-produzir-140-toneladas-de-salsichas-por-dia-25160755>. Acesso em: 23 ago. 2023.

RIO DE JANEIRO. Instituto Estadual do Ambiente - Inea. **Licenciamento, pós-licença e fiscalização**. Rio de Janeiro: Inea, 2022. Disponível em: <http://www.inea.rj.gov.br/inea-licenciamento-pos-licenca-e-fiscalizacao/categorias-de-licenciamento/>. Acesso em: 2 ago. 2023.

ROCHA, André Santos da; OLIVEIRA, Leandro Dias de; BARROS, Regina Cohen (Orgs.). **A geografia de Seropédica: Reflexões Teóricas e Práticas Educativas no PIBID**. Nova Iguaçu: Editora Entorno, 2015. Disponível em: https://www.researchgate.net/profile/Leandro-Oliveira-10/publication/356003735_A_Geografia_de_Seropedica_Reflexoes_Teoricas_e_Praticas_Educativas_no_PIBID/links/61898aea07be5f31b7591466/A-Geografia-de-Seropedica-Reflexoes-Teoricas-e-Praticas-Educativas-no-PIBID.pdf. Acesso em: 16 jul. 2022.

SOUSA, Rafaela. O que é PIB? **Brasil Escola**, 2022. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/o-que-e/geografia/o-que-e-pib.htm>. Acesso em 22 ago. 2022.

SOUZA, Tamiris Regina Ribeiro Souza de; VARGAS, Karine Bueno. **Flona Mário Xavier: entre histórias e memórias**. Seropédica: ASAMIH, 2020. Disponível em: http://amigosinstitutohistoricodc.com.br/wp-content/uploads/2020/08/Cartilha-Flona-Mario-Xavier_-entre-historias-e-memorias.pdf. Acesso em: 28 ago. 2023.

Capítulo 13

A produção de cerveja e o meio ambiente: análise a partir da realidade da Rota Turística e Cervejeira do estado do Rio de Janeiro (Brasil)⁸⁶

Leandro Dias de Oliveira
Erick Ribeiro Magalhães Portes
Bruna Soloina Monteiro Machado
Beatriz do Nascimento Sant'Anna

INTRODUÇÃO

A produção de cerveja não é certamente algo profundamente prejudicial ao meio ambiente, pois usa apenas ingredientes naturais, como malte, cevada, lúpulo e água. Ainda assim, o debate sobre a importância de medidas ambientais corretas tem sido fortalecido na atualidade (Schaltegger, Viere, Zvezdov, 2012; Talve, 2001). Se a própria produção de cerveja não apresenta inicialmente grande impacto ambiental, a fabricação dos elementos de embalagem, o plantio e o transporte de cereais requerem especial atenção (Hospido; Moreira; Feijoo, 2005).

Com o crescimento constante do consumo da bebida em nível global e a ampliação da produção artesanal e de médias empresas, há inúmeros trabalhos recentes sobre os impactos ambientais do ciclo de vida e custos da produção e consumo de cerveja (Amienyo; Azapagic, 2016). Há também pesquisas sobre a sustentabilidade dos processos de aquisição de matéria-prima, refino industrial, embalagem, transporte, consumo e gerenciamento de resíduos (Koroneos *et al.*, 2005) em diferentes realidades de todo o mundo.

A cerveja artesanal inova em aspectos como ingredientes, teor alcoólico, envelhecimento e embalagem, sendo muitas vezes não filtrada ou pasteurizada, o que resulta em um prazo de validade reduzido. No entanto, assim como as grandes cervejarias, seu impacto ambiental é representado principalmente pelo consumo de água e pela produção de resíduos líquidos e sólidos (Baiano, 2021). Por outro lado, as grandes cervejarias, embora compartilhem semelhanças nas matérias-primas, estão inseridas na lógica da sustentabilidade corporativa, não podendo evitar ações voltadas ao desenvolvimento sustentável, à economia circular e à gestão de resíduos.

O objetivo deste artigo é, a partir de um exemplo empírico, averiguar quais as ações ambientais principais são tomadas por cervejarias de diferentes portes. Nesse sentido, investigaremos as cervejarias associadas à Rota Turística e Cervejeira do Rio de Janeiro, que inclui as cidades de Petrópolis, Teresópolis, Nova Friburgo, Guapimirim e Cachoeiras do Macacu. Há nessa Rota, desde uma unidade da AMBEV, gigante internacional do setor, até pequenas cervejarias que sequer possuem página oficial na Internet ou mesmo conta na rede social Instagram, que é bastante popular no Brasil.

Estruturamos o artigo em duas partes principais: a primeira parte, após a introdução, é intitulada *Questão ambiental contemporânea* e apresenta de maneira geral a emergência da concepção de sustentabilidade no universo político-econômico mundial. Em seguida, no segmento intitulado *Pequenas e médias cervejarias e desenvolvimento sustentável*, é feito metodologicamente o levantamento das ações ambientais das empresas da Rota Turística e Cervejeira do Rio de Janeiro. Ao final do artigo, são realizadas as *Considerações finais* acerca do trabalho realizado.

86 Originalmente publicado em inglês, com o título *Beer production and the environment: analysis from the reality of the Tourist and Beer Route of the State of Rio de Janeiro (Brazil)*. *Journal "Careers"*, Bulgária, v. 1, p. 5-12, 2021.

A QUESTÃO AMBIENTAL CONTEMPORÂNEA

Foi necessário que figuras expressivas da política mundial, como Donald Trump, presidente dos Estados Unidos entre 2017 e 2021, e Jair Bolsonaro, presidente do Brasil entre 2019 e 2022, expressassem violentas críticas contra a adoção de medidas ambientais capazes de atenuar os estragos da poluição ou evitar devastação e queimadas nas florestas, para que tivéssemos certeza do quão permanece urgente o debate sério sobre a questão ambiental contemporânea e a construção de medidas profícuas de defesa da natureza.

Por outro lado, o que também possibilitou tamanha desconsideração pelo meio ambiente nas gestões de Donald Trump e Jair Bolsonaro foi o fato de que a concepção de desenvolvimento sustentável deixou de ser amplamente vista como uma solução bem-vinda para os problemas ecológicos globais ou como um modelo redentor dos males da humanidade, tornando-se alvo de crescente desconfiança. Embora possua uma capacidade sedutora e ideológica (Oliveira, 2005, 2019), sua ineficácia, aliada ao fato de sua implementação não promover mudanças ambientais significativas, especialmente nas periferias do mundo, relegou a questão ambiental a um papel secundário em diversas ações políticas.

Apesar de seus desdobramentos práticos terem se disseminado gradualmente no espaço – e, de certa forma, assumido uma postura mais incisiva, como observado na Rio + 20, direcionada à construção de uma “economia verde” (Oliveira, 2014) –, as medidas ambientais permanecem maleáveis e geralmente alcançam maior sucesso em países centrais, caracterizados por problemas sociais menos graves e legislações mais avançadas. Ademais, os 17 Objetivos do Desenvolvimento Sustentável⁸⁷ ainda não se mostraram capazes de transformar de maneira significativa a realidade nos países periféricos.

O que aqui denominamos desenvolvimento sustentável vai além da definição apresentada no Relatório Brundtland, de 1987, que o concebe como aquele capaz de atender as necessidades do presente sem comprometer a capacidade de as futuras gerações atenderem as suas próprias necessidades (Brundtland, 1987). Tal definição, no entanto, mostra-se vaga, imprecisa e estrategicamente maleável, pois aparenta ser adaptável a diferentes contextos políticos e econômicos.

Entendemos o desenvolvimento sustentável como uma fórmula de racionalidade instrumental aplicada à natureza, moldada pelo próprio modelo industrial sob a lógica do tempo da técnica. Nesse contexto, emerge a necessidade de um uso racional da natureza, concebida como recurso, mercadoria e capital futuro. Essa concepção está enraizada na racionalidade moderna, ocidental e burguesa, que traduz o uso racional das riquezas naturais em uma adequação às exigências do sistema. Assim, o desenvolvimento sustentável propõe explorar a natureza de forma gradativa ou criar tecnologias capazes de reproduzi-la.

Essa abordagem implica aprender a manejar os recursos naturais de modo a evitar seu esgotamento, exigindo, em contrapartida, investimentos lucrativos em processos tecnológicos avançados, renovação de parques industriais e superação de padrões produtivos considerados obsoletos.

Com esse intuito, as implicações se espalham rapidamente como políticas de Estado em suas diversas escalas, na plataforma de ação de diferentes empresas, nas escolas, universidades, na imprensa e mídias diversas, e nas políticas de planejamento urbano, agrícola, de transportes, entre tantos outros. Nesse cenário, as empresas assumem um papel crucial na gestão, mitigação e supressão dos impactos ecológico-ambientais da interação humana nas riquezas naturais. Contudo, mais do que uma nova faceta da atuação social das corporações, destacamos que a relação entre desenvolvimento sustentável e sustentabilidade corporativa é intrínseca, visceral e indissociável.

87 UNITED NATIONS. *The Millennium Development Goals Report 2015*. New York: United Nations, 2015.

Assim, a sustentabilidade corporativa se apresenta como mais uma concepção pantanosa, alternando entre uma preocupação especificamente ecológica ou uma ação integrada à responsabilidade social. De forma semelhante ao desenvolvimento sustentável, abarca múltiplas possibilidades e dimensões. Nesse sentido, a sustentabilidade corporativa busca a integração de preocupações sociais, ambientais e econômicas nas estratégias, operações, tomadas de decisão e cotidianidade empresariais (Linnenluecke, Griffiths, 2010). A sustentabilidade corporativa consolidou toda a produção da sustentabilidade pelas grandes empresas como um grande negócio.

PEQUENAS E MÉDIAS CERVEJARIAS E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

Para avaliarmos a adoção do desenvolvimento sustentável em pequenas e médias cervejarias, nossos olhares se voltam para a Rota Turística e Cervejeira do Rio de Janeiro, que engloba as cidades de Petrópolis, Teresópolis, Nova Friburgo, Guapimirim e Cachoeiras do Macacu, envolvendo atrações como as *“beer experiences”* e o *“Tour cervejeiro”*. Trata-se de uma iniciativa lançada em 2014 pela Associação Turística das Cervejarias e Cervejeiros do Estado do Rio de Janeiro (Accerj-Tur), que conta com incentivos de entidades públicas e privadas. Nesse projeto, as cervejarias participantes promovem degustações harmonizadas, integrando a experiência gastronômica a diversos atrativos turísticos exclusivos das cidades da região serrana do estado do Rio de Janeiro (Oliveira *et al.*, 2022; Machado, 2023).

A Rota Turística e Cervejeira forma um circuito que interliga os produtores de cerveja da Região Serrana Fluminense, incluindo as pequenas e grandes cervejarias, e ainda os bares e pubs que produzem a própria cerveja no local. Para ser integrante da Rota Cervejeira, é necessário oferecer uma experiência: visita à fábrica, *tour* guiado, conhecimentos ligados a restaurantes, harmonização e degustação. O roteiro inclui cervejarias de grande porte, microcervejarias, cervejeiros artesanais e *brenpubs*. Para além das cervejarias associadas, existem mais de 70 pontos cervejeiros, entre bares, restaurantes e as próprias cervejarias que oferecem uma quantidade crescente de rótulos para a degustação do consumidor (Gomes; Marcusso, 2022).

A partir dessa experiência de rota produtivo-turística, foi realizada, para fins de pesquisa qualitativa, uma varredura, em redes sociais e páginas oficiais das cervejarias, acerca das medidas ambientais que as empresas da Rota Cervejeira do Rio de Janeiro estão realizando. De maneira sintética, são poucas as empresas cervejeiras de pequeno e médio porte que apresentam medidas expressivas em prol da sustentabilidade, da economia circular e da proteção ambiental.

A Cervejaria Pontal, localizada em Nova Friburgo, disponibiliza informações em sua página eletrônica acerca do oferecimento de *“beer experiences”* e do *“Tour cervejeiro”* em sua fábrica. Encontra-se em destaque a frase: *“Somos Sustentáveis: Temos o compromisso de gerar o menor impacto ambiental com nossos produtos.”*, mas não há maior detalhamento sobre quais as ações que corroboram para esse compromisso de *“ser sustentável”*⁸⁸.

Por sua vez, a Cervejaria Barão Bier, também localizada em Nova Friburgo, destaca em sua página eletrônica a missão de um *“relacionamento sustentável”* com seus clientes. Assim está expresso: *“A Barão Bier produz cervejas artesanais puro malte, com foco no crescimento, rentabilidade e responsabilidade socioambiental. Garantimos, como primeira cervejaria legalizada de Nova Friburgo, relacionamentos sustentáveis aos nossos clientes, parceiros e fornecedores, encantando pessoas com experiências e sensações únicas e inesquecíveis”*. No entanto, não há maiores informações sobre como se desenvolveria esse *“relacionamento sustentável”*⁸⁹.

88 Disponível em: <https://cervejariapontal.com.br/>. Acesso em: 5 jul. 2022.

89 Disponível em: <https://baraobier.com.br/a-barao/>. Acesso em: 6 jul. 2022.

Todavia, a grande maioria das cervejarias pertencentes à Rota Turística e Cervejeira não apresenta quaisquer informações referentes à produção sustentável e a cuidados ambientais adotados no fabrico e comercialização. São estes os casos: Cervejaria Ranz Bier, localizada em Lumiar, que apenas possui conta na rede social Instagram⁹⁰; Cervejaria Alpendorf, localizada em Teresópolis, que possui *site* próprio, onde destaca o oferecimento de um *tour* pelo local de fabricação de suas cervejas – o chamado “*Alpentour*” – mas não disponibiliza nenhuma informação relacionada a à sustentabilidade ou economia verde⁹¹; Cervejaria Favre Baum, localizada em Teresópolis, que também apenas possui uma conta no Instagram⁹²; Cervejaria Rota Imperial, localizada em Guapimirim, apenas com conta no Instagram⁹³; Cervejaria Kanton Bier, localizada em Teresópolis, também apenas com própria conta no Instagram⁹⁴; Cervejaria Brewpoint, localizada em Petrópolis, que dispõe de página própria com serviços de Tour Cervejeiro, mas não foi possível encontrar nenhuma frase que esteja relacionada ao modelo de produção sustentável⁹⁵; Cervejaria Dr. Duranz, localizada em Petrópolis, que também dispõe de *site* próprio, onde é oferecida a “*beer experiences*” e o “clube do alquimista”, uma espécie de assinatura de cerveja, mas sem referências a cuidados durante sua produção ou descarte de rejeitos⁹⁶ (Portes, 2022).

Da mesma maneira, não há qualquer ação ambiental destacada: Cervejaria Vila de Secretário, localizada em Petrópolis, apenas com um perfil no Instagram⁹⁷; Cervejaria da Corte, localizada em Petrópolis, que dispõe de página própria e oferece “*beer experiences*” e alugueis de barris para outros produtores, mas sem referência a cuidados ambientais⁹⁸; Cervejaria Lumiarina, localizada em Lumiar, apenas com perfil no Instagram⁹⁹; Cervejaria Nossa Fábrica, localizada em Guapimirim, apenas com perfil no Instagram¹⁰⁰; Cervejaria Odin, localizada em Petrópolis, dispõe de *site* próprio disponibilizando “*beer experiences*” e seu catálogo de produtos, mas sem informações relacionadas a sustentabilidade¹⁰¹; Cervejaria Colonus, localizada em Petrópolis, que em seu *site* apenas disponibiliza o catálogo de produtos¹⁰²; Cervejaria Mad Brew, localizada em Teresópolis, apenas com um perfil no Instagram¹⁰³; Cervejaria Therezópolis (St. Gallen), localizada em Teresópolis, que dispõe de *site* próprio, onde estão disponibilizadas as chamadas “*beer experiences*” e diversos informativos sobre as cervejas produzidas, mas sem quaisquer informações sobre os cuidados ambientais durante a produção¹⁰⁴; Cervejaria Brassaria Matriz, localizada em Petrópolis, apenas com perfil no Instagram¹⁰⁵; Cervejaria Colarinho da Serra, localizada em Teresópolis, também com apenas perfil no Instagram¹⁰⁶; Tortuga Craft Bier, localizada em Petrópolis, que conta somente com seu perfil no Instagram com seus produtos comercializáveis além das cervejas¹⁰⁷; e, por fim, Cervejaria Madame Machado, localizada em Petrópolis, que não dispõe de *site* próprio nem foi possível encontrar suas redes sociais, mas seus produtos se encontram disponíveis a partir de um catálogo *on-line* de cervejas, sem maiores informações (Portes, 2022).

90 Disponível em: <https://www.instagram.com/cervejariaranz/>. Acesso em: 6 jul. 2022.

91 Disponível em: <https://alpendorf.com.br/>. Acesso em: 8 jul. 2022.

92 Disponível em: <https://www.instagram.com/favrebaum/>. Acesso em: 5 jul. 2022.

93 Disponível em: <https://www.instagram.com/cervejariarotaimperial/>. Acesso em: 5 jul. 2022.

94 Disponível em: <https://www.instagram.com/kantonbier/>. Acesso em: 5 jul. 2022.

95 Disponível em: <https://www.cervejariabrewpoint.com.br/>. Acesso em: 6 jul. 2022.

96 Disponível em: <https://www.doutorduranz.com.br/>. Acesso em: 6 jul. 2022.

97 Disponível em: <https://www.instagram.com/viladesecretario/>. Acesso em: 6 jul. 2022.

98 Disponível em: <http://cervejariadacorte.com.br/>. Acesso em: 5 jul. 2022.

99 Disponível em: <https://www.instagram.com/lumiarina/>. Acesso em: 5 jul. 2022.

100 Disponível em: <https://www.instagram.com/nossafabricadecerveja/>. Acesso em: 6 jul. 2022.

101 Disponível em: <https://www.cervejariaodin.com.br/home>. Acesso em: 6 jul. 2022.

102 Disponível em: <https://www.cervejariacolonus.com.br/>. Acesso em: 8 jul. 2022.

103 Disponível em: <https://www.instagram.com/cervejariamadbrew>. Acesso em: 8 jul. 2022.

104 Disponível em: <https://vilastgallen.com.br/>. Acesso em: 7 jul. 2022.

105 Disponível em: <https://www.instagram.com/brassaria.matriz/>. Acesso em: 7 jul. 2022.

106 Disponível em: <https://www.instagram.com/colarinhodaserra/>. Acesso em: 7 jul. 2022.

107 Disponível em: <https://www.instagram.com/tortugacraftbeer/>. Acesso em: 6 jul. 2022.

São as grandes cervejarias que adotam o discurso da sustentabilidade. Logo na página inicial de seu *site*, o grupo Petrópolis disponibiliza a aba “*sustentabilidade*”, com o tópico: “Preocupação com o Meio Ambiente”, o qual expressa as preocupações da empresa quanto à questão ambiental; a “Política do ASG” que se relaciona diretamente a compromissos da empresa com o fator Ambiental, Social e de Governança; e o relatório completo de sustentabilidade do ano de 2020. Além disso, a empresa faz parte do projeto Área de Mobilização Ambiental (AMA), que promove ações ambientais nas regiões onde o Grupo Petrópolis possui unidades de produção cervejeira, promovendo palestras e ações afirmativas relacionadas à sustentabilidade¹⁰⁸.

A cervejaria Bohemia, localizada em Petrópolis, dispõe de *site* próprio, que contém os produtos ofertados, além do *tour* cervejeiro na fábrica da empresa e de um longo histórico de produção da cerveja na cidade de Petrópolis. Como o grupo Bohemia foi adquirido pela gigante AmBev¹⁰⁹, toda a informação sobre a produção sustentável em sua página é redirecionada para a página oficial do grupo AmBev, com ações diversificadas e amplas e com o seu relatório de sustentabilidade¹¹⁰. Nesse sentido, a Cervejaria AMBEV Macacu, localizada em Cachoeiras de Macacu, que também é pertencente à Ambev, é considerada a primeira cervejaria carbono neutro no estado do Rio de Janeiro, por meio do plano da empresa que mobilizou mais de R\$ 130 milhões em projetos de sustentabilidade e tecnologia¹¹¹.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste capítulo, o objetivo central era realizar um rastreamento das principais ações ambientais das empresas cervejeiras, sejam pequenas, médias ou de grande porte, da Rota Turística e Cervejeira do Rio de Janeiro. O que se averiguou é que as pequenas empresas do ramo praticamente não destacam em suas páginas oficiais ou mesmo perfis de redes sociais ações referentes à sustentabilidade, não tendo em sua expressiva maioria qualquer referência ao meio ambiente em sua produção, distribuição e manejo de matérias-primas e rejeitos. Por sua vez, as grandes cervejarias integrantes da rota apresentam um robusto detalhamento de suas ações, transformando-as em relatórios para consulta pública e propaganda importante das próprias marcas.

Assim, algumas conclusões podem ser destacadas: [1] por meio da dimensão bem mais reduzidas das pequenas cervejarias, os impactos ambientais também são menores, significando menor necessidade tanto de implementação sistematizada de cuidados ambientais; [2] da mesma maneira, as pequenas e médias cervejarias não têm no meio ambiente o principal meio de propaganda, optando por divulgarem seus produtos e as “*beer experiences*” em suas unidades; e [3], ao contrário das pequenas e médias empresas do ramo, as grandes cervejarias utilizam o desenvolvimento sustentável como estratégia produtiva e de propaganda, reservando espaços significativos de suas páginas eletrônicas para a divulgação de seus feitos e virtudes no setor. A sustentabilidade corporativa é um caminho necessário, natural e onipresente nas estratégias das grandes empresas no mundo contemporâneo.

108 Disponível em: <https://www.grupopetropolis.com.br/sustentabilidade/politica-de-meio-ambiente/>. Acesso em: 6 jul. 2022.

109 A Companhia de Bebidas das Américas, AMBEV, ou ainda ABInbev, é um conglomerado empresarial e financeiro do ramo de bebidas, que se ramificou de forma exponencial nas mais diferentes áreas, possuindo inúmeras subsidiárias, parcerias, startups, plataformas de venda de diversos produtos com suas diferentes marcas, capital extremamente diversificado, acionistas majoritários com projetos, fundações e influências nas mais variadas frentes, da educação à projetos infraestruturais, além de grande força financeira e política (Sant’anna, 2023).

110 Disponível em: <https://www.ambev.com.br/esg>. Acesso em: 6 jul. 2022.

111 Disponível em: <https://diariodorio.com/ambev-entrega-primeira-cervejaria-carbono-neutro-no-rio-de-janeiro/>. Acesso em: 6 jul. 2022.

Referências

- AMIENYO, D., AZAPAGIC, A. Life cycle environmental impacts and costs of beer production and consumption in the UK. **The International Journal of Life Cycle Assessment**, 21, 492–509, 2016. <https://doi.org/10.1007/s11367-016-1028-6>.
- BAIANO, A. Craft beer: An overview. **Comprehensive reviews in food science and food safety**, v. 20, n. 2, p. 1829-1856, 2021.
- BRUNTLAND, G. H. (ed.). **Our common future**. Oxford: Oxford University Press, 1987.
- GOMES, C. C.; MARCUSSO, E. F. Turismo e territorialidade: o território da cerveja da região serrana do Rio de Janeiro como vetor da governança e do desenvolvimento local. **Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo**, 16, e–2214, 2022. DOI: <https://doi.org/10.7784/rbtur.v16.2214>.
- HOSPIDO, A.; MOREIRA, M. T.; FEIJOO, G. Environmental analysis of beer production. **International journal of agricultural resources, governance and ecology**, v. 4, n. 2, p. 152-162, 2005.
- KORONEOS, C. *et al.* Life cycle assessment of beer production in Greece. **Journal of Cleaner Production**, v. 13, n. 4, p. 433-439, 2005.
- LINNENLUECKE, M. K.; GRIFFITHS, A. Corporate sustainability and organizational culture. **Journal of world business**, v. 45, n. 4, p. 357-366, 2010.
- MACHADO, B. S. M. **Turismo e cerveja: um estudo de caso dos distritos de Lumiar e São Pedro da Serra em Nova Friburgo – RJ**. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, 2023.
- OLIVEIRA, L. D. de. **A Ideologia do Desenvolvimento Sustentável no Ensino da Geografia**. 2001. 176 f. Monografia (Graduação em Geografia) – Faculdade de Formação de Professores (FFP), Universidade Estadual do Rio de Janeiro (UERJ), São Gonçalo, 2001.
- OLIVEIRA, L. D. de. A Ideologia do Desenvolvimento Sustentável: Notas para Reflexão. **Revista Tamoios**, Rio de Janeiro, UERJ-FFP, v. I, n. 2, p. 33-38, 2005.
- OLIVEIRA, L. D. de. Rio + 20: Reflexões sobre Geopolítica e Ideologia. **Espaço e Economia: Revista Brasileira de Geografia Econômica**. Rio de Janeiro, Ano II, n. 4, 2014.
- OLIVEIRA, Leandro Dias de. **Geopolítica ambiental: a construção ideológica do desenvolvimento sustentável (1945-1992)**. Rio de Janeiro: Autografia, 2019.
- OLIVEIRA, L. D. de; SANT’ANNA, B. N.; MACHADO, B. S. M.; PORTES, E. R. M. (2022). Produção cervejeira e geografia do turismo: Um panorama do estado do Rio de Janeiro (Brasil). **The Overarching Issues of the European Space**. Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2022.

PORTES, E. R. M. Produção cervejeira e Desenvolvimento Sustentável: Um estudo a partir da Rota Turística e Cervejeira do Rio de Janeiro. **Relatório Final de Iniciação Científica PIBIC-CNPq**, com orientação do Prof. Dr. Leandro Dias de Oliveira. Departamento de Geografia, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, 2022.

SANT'ANNA, B. do N. **Reestruturação Territorial-Produtiva e Mercado Cervejeiro: Análise a partir da AMBEV-Campo Grande, Rio De Janeiro – RJ**. 2023. 108p. Dissertação (Mestrado em Geografia). Instituto de Geociências/Departamento de Geografia, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, RJ, 2023.

SCHALTEGGER, S.; VIERE, T.; ZVEZDOV, D. Tapping environmental accounting potentials of beer brewing: Information needs for successful cleaner production. **Journal of Cleaner Production**, v. 29, p. 1-10, 2012.

TALVE, S. Life cycle assessment of a basic lager beer. **International Journal of Life Cycle Assessment**, 6 (2001), p. 293-298

UNITED NATIONS. **The Millennium Development Goals Report 2015**. New York: United Nations, 2015.

Sobre os Autores

ORGANIZADOR:

Leandro Dias de Oliveira

Graduado (UERJ-FFP), mestre (UERJ) e doutor (UNICAMP) em Geografia, pós-doutor em Políticas Públicas e Formação Humana (UERJ). Professor Associado III do Departamento de Geografia da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ) e docente dos quadros permanentes do Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGGEO-UFRRJ) e do Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar em Humanidades Digitais (PPGIHD-UFRRJ). Pró-Reitor Adjunto de Pesquisa e Pós-Graduação da UFRRJ. Bolsista de Produtividade em Pesquisa (PQ-2) do CNPq e Jovem Cientista do Nosso Estado da FAPERJ. Líder do Grupo de Pesquisa Reestruturação Econômica-Espacial Contemporânea, vinculado ao Laboratório de Geografia Econômica, Política e Planejamento (REEC-LAGEP). Página eletrônica: r1.ufrrj.br/geografiaeconomica. E-mail: leandrodias@ufrrj.br.

AUTORES:

Anderson Almeida da Silva

Licenciado em Geografia pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), mestre em Geografia pela Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ) e doutorando em Geografia pela Universidade Federal Fluminense (UFF). É professor efetivo pela Secretaria Municipal de Educação do Município de Resende e da Secretaria Municipal de Educação do Município de Itatiaia. Realiza investigações no campo da Geografia Econômica e da Indústria, com enfoque no diagnóstico das relações e dos movimentos de reestruturação territorial-produtiva, com foco na dinâmica regional do Médio Vale do Paraíba Fluminense. E-mail: anderson_pardovr@hotmail.com.

André Luiz do Nascimento Germano

Doutorando em Políticas Públicas e Formação Humana pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), mestre em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ) e graduado em Licenciatura Plena em Geografia pelas Faculdades Integradas Campo-Grandenses (FEUC-FIC, 2014-2017). Estuda questões relativas à geografia urbana, industrial, econômica e das redes, com um olhar para as dinâmicas do capitalismo contemporâneo, essencialmente brasileiro. Bolsista da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior, CAPES, Brasil. E-mail: andreabcgermano@gmail.com.

André Luiz Teodoro Rodrigues

Doutorando em Geografia pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), mestre e graduado em licenciatura plena em Geografia pela Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ). Especialista em Políticas Públicas e Desenvolvimento Regional pela Universidade do Estado de Mato Grosso (UNEMAT). Desenvolve pesquisas nos campos da Geografia Econômica e Geografia Urbana, especialmente sobre a reestruturação produtiva, dinâmicas industriais e novos atores econômicos no município de Duque de Caxias/RJ, e acerca das relações de poder político-eleitorais nos municípios da Baixada Fluminense. Bolsista da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior, CAPES, Brasil. E-mail: andre.rodrigues16@live.com.

Beatriz do Nascimento Sant'Anna

Graduada e Mestre em Geografia pela Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ). Dedicou-se a investigações no campo da Geografia Econômica, em particular sobre o processo de reestruturação territorial-produtiva na Zona Oeste da cidade do Rio de Janeiro. E-mail: ibeatrizsantanna@hotmail.com.

Bruna Soloina Monteiro Machado

Graduada em Geografia pela Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ), atualmente é mestranda do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFRRJ. Dedicou-se a estudar as relações sociedade-natureza sob a perspectiva da Geografia Econômica, com foco na adoção do desenvolvimento sustentável. E-mail: brunamsoloina@gmail.com.

Carolina Rosf Peroni Fernandes

Graduada em Serviço Social pela Universidade Federal Fluminense, atualmente é mestranda do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ). Tem como tema de pesquisa a Geopolítica Ambiental, com foco nas resoluções das COPs Clima e nas implicações da Coalizão LEAF (*Lowering Emissions by Accelerating Forest Finance Coalition*). E-mail: carolinarosf@gmail.com.

Erick Ribeiro Magalhães Portes

Graduado em Licenciatura Plena em Geografia pela Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ), atualmente é mestrando do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFRRJ. Dedicou-se a estudar as relações sociedade-natureza sob a perspectiva da Geografia Econômica, com foco na adoção ideológica do desenvolvimento sustentável. E-mail: derickportes@gmail.com.

Fábio Rossi

Licenciado em Geografia pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ) e mestre pelo Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar em Humanidades Digitais (PPGIHD) da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ). Professor da rede estadual do Rio de Janeiro e Multiplicador em Educação Ambiental pelo Parque Nacional do Itatiaia. Tem como foco de pesquisa a reestruturação econômica e produtiva da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) e as implicações na cidade de Volta Redonda. E-mail: fabiometalrocks@gmail.com.

Gabriella Rodrigues de Sousa

Professora de Geografia formada pela Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ), onde atuou como bolsista PIBID, e mestranda do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFRRJ. Desenvolve pesquisas no campo da Geografia Econômica e da Indústria, acompanhando a expansão territorial e produtiva da Avon-Natura. Bolsista da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior, CAPES, Brasil. E-mail: gabriellarodrigues.ufrj@outlook.com.

Guilherme Mapelli Chagas

Licenciado, bacharel e mestre em Geografia pela Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ). Professor de Geografia da Prefeitura Municipal de Miguel Pereira-RJ e da Prefeitura Municipal de Teresópolis-RJ. Investigador do campo da Geografia Econômica e da Indústria, com foco nas mudanças produtivo-logísticas do extremo oeste da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. E-mail: guilherme_gmc18@hotmail.com.

Leandro Dias de Oliveira

Graduado (UERJ-FFP), mestre (UERJ) e doutor (UNICAMP) em Geografia, pós-doutor em Políticas Públicas e Formação Humana (UERJ). Professor Associado III do Departamento de Geografia da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ) e docente dos quadros permanentes do Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGGEO-UFRRJ) e do Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar em Humanidades Digitais (PPGIHD-UFRRJ). Pró-Reitor Adjunto de Pesquisa e Pós-Graduação da UFRRJ. Bolsista de Produtividade em Pesquisa (PQ-2) do CNPq e Jovem Cientista do Nosso Estado da FAPERJ. Líder do Grupo de Pesquisa Reestruturação Econômica-Espacial Contemporânea, vinculado ao Laboratório de Geografia Econômica, Política e Planejamento (REEC-LAGEP). Página eletrônica: r1.ufrrj.br/geografiaeconomica. E-mail: leandrodias@ufrrj.br.

Miguel Alexandre do Espírito Santo Pinho

Licenciado em Geografia pela Universidade Federal Fluminense (UFF), mestre em Geografia pela Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ) e doutorando em Geografia pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ). Professor de Geografia do ensino fundamental e do nível médio da Prefeitura Municipal de Japeri e da Secretaria de Estado de Educação do Rio de Janeiro. Estuda questões relativas ao desenvolvimento econômico, atuando nos campos da Geografia Urbana e Geografia Econômica. E-mail: miguelpinho13@gmail.com.

Pedro Henrique Faleiro Beça Silva

Licenciado e Mestre em Geografia pela Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ), atua na graduação como bolsista no Programa Institucional de Bolsa de Iniciação à Docência (PIBID). Atua na área da Geografia Urbana e Econômica, com pesquisa focada na interseção entre inteligência artificial e seus impactos na sociedade do trabalho e no espaço urbano, explorando as complexas relações entre tecnologia e Geografia Humana contemporânea. E-mail: phfbessa@gmail.com.

Raiza Carolina Diniz Silva

Bacharel, licenciada e mestra em Geografia pela Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ). Professora da Rede Municipal do Rio de Janeiro. Desenvolve pesquisa referente à produção do espaço de lazer, tendo como objeto de estudo o processo de metropolização turística nas cidades contemporâneas, com especial foco na Região Turística da Costa Verde. E-mail: raizacarolinadiniz@gmail.com.

Suênia Braga Lucas Suplino de Souza

Técnica em Meio Ambiente pela Escola Técnica Sandra Silva, possui graduação em Gestão Ambiental pela Universidade Estácio de Sá e graduação em Geografia pela Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ). Atualmente, é mestranda do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFRRJ. Atua como professora de Geografia na Prefeitura Municipal de Seropédica. Tem experiência na área de Geografia Econômica e Meio Ambiente, atuando especialmente na leitura crítica dos processos de gestão ambiental das empresas. E-mail: sueniabl@yahoo.com.br.

Victor Tinoco

Doutor pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, PUC-Rio, com estágio de Pós-Doutoramento no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ). Mestre pelo Programa de Pós-Graduação de Ciências Sociais em Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade no CPDA/UFRRJ (2013). Bacharel e Licenciado em Geografia

e Meio Ambiente pela PUC-Rio (2010), tendo sido bolsista do grupo PET – Programa de Educação Tutorial (2007-2010). Professor de Geografia da Educação Básica no Ensino Médio. Tem experiência nos estudos de Geografia Humana, atuando, principalmente, nos seguintes temas: agroecologia, assentamentos rurais, conflitos territoriais relacionados a megaprojetos infraestruturais, movimentos sociais do campo e da cidade e ecologia política da industrialização. Atualmente é Coordenador-Geral do Escritório Estadual do Rio de Janeiro do Ministério do Desenvolvimento Agrário e Agricultura Familiar, Governo Federal. E-mail: victortinoco85@gmail.com.

ÍNDICE DE FIGURAS

<u>Figura 1 - Mapa da localização dos Distritos do Município de Duque de Caxias/RJ.....</u>	<u>68</u>
<u>Figura 2 - Vista aérea da Rodovia Washington Luís (BR-040), Duque de Caxias.....</u>	<u>73</u>
<u>Figura 3 - Greve Geral de 1988. Militares foram enviados pelo então Governo Sarney para desocupar a Usina Presidente Vargas.....</u>	<u>81</u>
<u>Figura 4 - Baía de Sepetiba, com destaque para o eixo Santa Cruz – Itaguaí.....</u>	<u>129</u>
<u>Figura 5 - Mapa de localização de Santa Cruz no município do Rio de Janeiro.....</u>	<u>129</u>
<u>Figura 6 - Vizinhança da TKCSA em Santa Cruz.....</u>	<u>129</u>
<u>Figura 7 - Empresas abertas no município de Seropédica divididas por porte.....</u>	<u>162</u>
<u>Figura 8 - Localização da BRF em Seropédica.....</u>	<u>164</u>
<u>Figura 9 - Fábrica da BRF S.A.....</u>	<u>164</u>
<u>Figura 10 - Amostra do efluente final com coloração escura.....</u>	<u>166</u>

ÍNDICE DE TABELAS

<u>Tabela 1 - Série histórica de arrecadação (x R\$ 1. 000) do município de Duque de Caxias/RJ em atividades econômicas e impostos.....</u>	<u>74</u>
<u>Tabela 2 - Média dos rendimentos em salários mínimos no Extremo Oeste Metropolitano do Rio de Janeiro.....</u>	<u>93</u>
<u>Tabela 3 – Saldos de admissões e desligamentos nos setores industriais no Extremo Oeste Metropolitano 2009-2019.....</u>	<u>94</u>

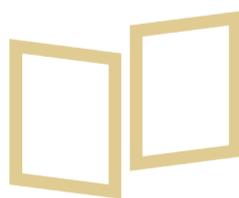
ÍNDICE DE GRÁFICOS

<u>Gráfico 1 - Série histórica de arrecadação do município de Duque de Caxias-RJ em atividades econômicas e impostos.....</u>	<u>74</u>
<u>Gráfico 2 - Empregos gerados abaixo e acima de 2 salários mínimos.....</u>	<u>92</u>
<u>Gráfico 3 - PIB do Município de Seropédica.....</u>	<u>162</u>
<u>Gráfico 4 - Empresas do ramo de fabricação ativas no município.....</u>	<u>163</u>
<u>Gráfico 5 - Empresas abertas no município de Seropédica, de 2011 a jul-2022.....</u>	<u>163</u>

ÍNDICE DE MAPAS

<u>Mapa 1 - Complexidades sub-regionais do espaço metropolitano do Rio de Janeiro.....</u>	<u>89</u>
--	---------------------------

Este livro é publicado pela Edur / UFRRJ
Publicado em 2024
Fonte: Garamond Premier Pro, 15 pt - Regular



Uma percepção muito acurada nasce na observação de que o movimento de reestruturação produtiva não somente altera o modelo de organização da produção, mas traz importantes implicações territoriais. Todas as forças produtivas realinham suas estratégias: lançam mão de inovações tecnológicas, infraestruturas e bases logísticas; a força de trabalho se equilibra face ao esfacelamento das relações formais de trabalho; e a cidade ganha novas relações sociais e formas invisibilizadas no ambiente urbano. O livro analisa uma periferia industrial que nasce na periferia da metrópole. Os métodos de produção do espaço social são os mesmos: avanço sobre o meio natural e degradação ambiental, sob o manto de que seguem um modelo de desenvolvimento sustentável, já amplamente denunciado nos estudos do organizador desta obra, o professor Leandro Dias de Oliveira. Assim, este livro é construído a muitas mãos, ao longo dos 13 artigos que o compõem, todos ancorados em uma base teórica consistente, clara, sustentada em fundamentos da Economia Política e da Geografia Econômica, e que articulam os elementos conceituais contidos em seu título – a reestruturação produtiva e o território, expressos no robusto conceito de reestruturação territorial-produtiva – ao olhar experiente de quem orientou todos os trabalhos e lida há mais de 20 anos com a questão ambiental em todas as suas dimensões políticas, econômicas e ecológicas.

Floriano Godinho de Oliveira
FFP/PPFH/UERJ

